

Univerzita Karlova

Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Dějepis se zaměřením na vzdělávání – Geografie se zaměřením na vzdělávání



František Slanina

**Vliv železniční trati č. 024 na změny počtu obyvatel, domů a na  
regionální rozvoj okresu Ústí nad Orlicí v období 1869–2011**

Influence of railway No. 024 on population and houses changes and regional development in  
Ústí nad Orlicí district in period 1869–2011

Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Praha 2021

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, dne

.....

František Slanina

Poděkování bych rád věnoval vedoucímu své práce doc. RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D., za jeho trpělivost, cenné rady a odborné vedení této práce v průběhu celého tvůrčího procesu.

## Abstrakt

Práce se zabývá historickým vlivem železniční infrastruktury Orlickoústecka na regionální rozvoj ve sledované oblasti v období 1869–2011, se zvláštním ohledem na trať č. 024. Hlavním cílem práce je posoudit vliv trati č. 024 na sledované území v daném časovém horizontu a určit proměny jejího významu v procesu sídelního vývoje a regionálního rozvoje. Dílčím úkolem je pak charakterizovat obecný význam železnice na Orlickoústecku v jednotlivých časových úsecích. Úvodem jsou shrnuty obecné dopady železnice na územní rozvoj a z těchto dopadů vybrány efekty podstatné pro oblast Orlickoústecka. Dále je trať charakterizována z obecného hlediska pomocí historické a regionální literatury. Jsou nastíněny okolnosti vzniku trati č. 024, její možné varianty a současná podoba. V následujících kapitolách, které jsou rozčleněny na dvě části, se v té první práce věnuje dobovému kontextu Orlickoústecka pomocí historické a regionální literatury. Ve druhé části se nacházejí mapové výstupy, které prezentují indexy změn počtů obyvatel a domů v jednotlivých časových úsecích a jsou doplněny o komentář autora objasňující jednotlivé změny pozorovaných jevů. Závěrem jsou indexy změn za celé časové období znázorněny graficky s ohledem na populační velikost jednotlivých obcí a také na jejich horizontální geografickou polohou vůči železnici. Na tomto základě je poté potvrzen hlavní cíl práce a vyhodnocen vliv železnice na Orlickoústecko a její rozdílný význam v jednotlivých časových úsecích.

**Klíčová slova:** Orlickoústecko, trať č. 024, železnice, regionální rozvoj, sídelní vývoj

## Abstract

This thesis deals with the historical influence of the railway infrastructure of Orlickoústecko on regional development in the monitored area in the period of 1869–2011, with special regard to the road No. 024. The main goal of this work is to assess the impact of line No. 024 on the monitored area in a given time horizon and to determine the changes of its importance in the process of settlement development and regional development. A partial task is to characterize the general significance of the railway in the Orlickoústecko region in the given time periods. The introduction summarizes the general impacts of the railway on territorial development and from these impacts the effects essential for the Orlickoústecko region are selected. Furthermore, the track is characterized from a general point of view using historical



and regional literature. The circumstances of the origin of line No. 024 are outlined and its possible variants and current form are presented. In the following chapters, which are divided into two parts, the first one deals with the contemporary context of Orlickoústecko with the help of historical and regional literature. In the second part map outputs are included, which present indices of changes in the number of inhabitants and houses in individual time periods and are supplemented by an author's comment explaining changes in the observed phenomena. Finally, the indices of changes for the entire period are shown graphically with respect to the population size of individual municipalities and also to their horizontal geographical position relative to the railway. On this basis, the main goal of the thesis is confirmed and the influence of the railway on the Orlickoústecko region and its different significance in the individual time periods is evaluated.

**Keywords:** Ústí nad Orlicí district, railway track No. 024, railways, regional development, settlement development

# Obsah

Seznam zkratk:	6
Seznam grafů:	7
Seznam map:	8
Seznam tabulek:	10
Seznam obrázků:	11
1. Úvod	12
2. Obecné dopady železnice na územní rozvoj	15
3. Metodika	17
4. Charakteristika trati č. 024	20
5. Okolnosti vzniku trati č. 024	22
6. Rozvoj podorlických železnic pod správou Rakousko-Uherska	27
6.1 Vliv vzniku železnice na rozvoj okresu Ústí nad Orlicí	29
6.2 Události před a během první světové války	43
7. Éra Československa a železnice v režii ČSD	46
7.1 Vývoj obyvatel a domů v období první republiky	47
7.2 Události na Orlickoústecku mezi roky 1930–1950	54
7.3 Orlickoústecko během mezi léty 1950–1970	60
7.4 Orlickoústecko od normalizace po pád socialismu	65
8. Orlickoústecko na přelomu 20. a 21. století	70
8.1 Vývoj počtu obyvatel a domů na Orlickoústecku v 21. století	74
9. Vliv železnice na počet obyvatel a domů 1869–2011	80
10. Závěr	86
11. Literatura a ostatní zdroje	89
11.1 Literatura:	89
11.2 Ostatní zdroje	93

## Seznam zkratk:

ČKD	Českomoravská-Kolben-Daněk
ČSD	Československé státní dráhy
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
KFNB	Severní dráha císaře Ferdinanda
KkStB	Císařsko-královské státní dráhy
KNV	Krajský národní výbor
MGB	Moravský pohraniční dráha
ÖNWB	Rakouská severozápadní dráha
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SNDVB	Jihoseveroněmecká spojovací dráha
StEG	Rakouská společnost státní dráhy
SŽ	Správa železnic

## Seznam grafů:

Graf č. 1 – Výškový profil trati č 024 podle nadmořských výšek stanic v m n. m. ....	20
Graf č. 2 – Vyjíždka do zaměstnání z obce bydliště podle použitého dopravního prostředku a okresu v roce 2011 .....	73
Graf č. 3 – Vývoj indexu změny počtu obyvatel v sledovaném území na základě vybraných charakteristik v období 1869–2011.....	81
Graf č. 4 – Vývoj indexu změny indexu počtu domů v sledovaném území na základě vybraných charakteristik v období 1869–2011 .....	81
Graf č. 5 – Vývoj indexu změny počtu obyvatel v sledovaném území v kategoriích stanovených na základě SLDB 2011 v období 1869–2011.....	83
Graf č. 6 – Vývoj indexu změny počtu domů v sledovaném území v kategoriích stanovených na základě SLDB 2011 v období 1869–2011.....	83

## Seznam map:

Mapa č. 1 – Trať č. 024: její okolí a vybraná sídla okresů Ústí nad Orlicí a Kladsko k 1.1. 2021.....	21
Mapa č. 2 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1869 – 1880.....	31
Mapa č. 3 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1869 – 1880.....	32
Mapa č. 4 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1880–1890.....	34
Mapa č. 5 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1880–1890.....	35
Mapa č. 6 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1890–1900.....	37
Mapa č. 7 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1890–1900.....	38
Mapa č. 8 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1900–1910.....	40
Mapa č. 9 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1900–1910.....	41
Mapa č. 10 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1910–1921.....	48
Mapa č. 11 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1910–1921.....	49
Mapa č. 12 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1921–1930.....	51
Mapa č. 13 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1921–1930.....	52
Mapa č. 14 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1930–1950.....	57
Mapa č. 15 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1930–1950.....	58
Mapa č. 16 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1950–1970.....	62

Mapa č. 17 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1950–1970.....	63
Mapa č. 18 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1970–1991.....	67
Mapa č. 19 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1970–1991.....	68
Mapa č. 20 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1991–2001.....	75
Mapa č. 21 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 2001–2011.....	76
Mapa č. 22 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1991–2001.....	78
Mapa č. 23 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 2001–2011.....	79

## **Seznam tabulek:**

Tabulka č. 1 – Seznam katastrálních území zobrazených na mapách č .2-23.....	30
Tabulka č. 2 – Vznik železničních stanic a zastávek na trati č. 024.....	33
Tabulka č. 3 – Vyjíždějící za prací v letech 1991 a 2001 podle prostorového typu dojížd'ky v Pardubickém kraji .....	71
Tabulka č. 4 – Dojíždějící za prací v letech 1991 a 2001 podle prostorového typu dojížd'ky v Pardubickém kraji .....	72
Tabulka č. 5 – Počet vyjíždějících a dojíždějících za prací v roce 2011 podle prostorového typu dojížd'ky v Pardubickém kraji .....	72

## **Seznam obrázků:**

Obrázek č. 1 – Horská varianta trati Ústí nad Orlicí–Mezilesí.....	24
Obrázek č. 2 – Provozní obvody soukromých drah před postátněním železnic.....	43



## 1. Úvod

V roce 2019 došlo v oblasti Orlickoústecka ke změně osobního železničního dopravce. Na základě výběrového řízení, jehož výsledek ustanovil rozložení dopravní obslužnosti jednotlivými dopravci na území Pardubického kraje zvítězil návrh, ve kterém společnost České dráhy a. s. zůstává majoritním provozovatelem v rámci většiny železničních tratí. Pouze na tratích č. 024 a navazující lokální trati č. 025 s přesahem do Olomouckého kraje dalo krajské vedení přednost soukromému dopravci Leo Express Tenders s. r. o., na základě lepších podmínek navrhované dopravní obslužnosti spolu s nasazením novějších vozů na daném traťovém úseku. Pardubický kraj následně uzavřel s oběma dopravci smlouvu o jejich dopravní obslužnosti na následujících deset let. Následně vešla v platnost změna dopravce na trati č. 024 a navazují trati č. 025 a to od 15. prosince roku 2019 (Pardubický kraj 2019).

Během necelého prvního roku pak Leo Express čelil obvinění z nedodržování přepravních podmínek a v oblasti, kde je železnice obyvatelstvem většinově velebena, přicházela kritika na provozování osobní dopravy. K vlastní zkušenosti vím, že první měsíce byly v režii společnosti Leo Express velice chaotické, avšak žádný začátek není jednoduchý a po několika málo týdnech se místní obyvatelstvo nejspíš smířilo s novým dopravcem. Život plyne dál a na nástupištích již není slyšet kritika na nového dopravce. Přivádí to však k zamyšlení, zda železnice na Orlickoústecku byla v minulosti vítána nebo obávána. Jestli obyvatelé místních obcí a měst měli z železnice užitek nebo spíše trápení. Jak by vypadalo území Orlickoústecka, kdyby zde trať z Ústí nad Orlicí do Lichkova nevedla? Rozvinuly by se některé obce do podoby, jak je známe dnes? Nebo by se okres Ústí nad Orlicí stal místem vyliďněným s upadajícím či neexistujícím průmyslem? Následující kapitoly nastíní, jaký význam měla železnice v okrese Ústí nad Orlicí v určitých etapách své existence, a díky čemu probíhaly změny její důležitosti v osobní i nákladní dopravě se zaměřením především na železnici č. 024.

Vliv železnice na rozvoj území, přes které prochází, lze velmi dobře demonstrovat hlavně v počátcích jejího vzniku a v navazujícím období průmyslové revoluce. Jak uvádí například Krejčík (1991) přibýlo v období druhé poloviny devatenáctého století na území českých zemí přes 4500 km kolejí. Jejich směry, výchozí a koncové body spolu s trasou vedení trati přitom nebyly vždy plánovány pouze státem. Většinou se o varianty tratí

zasloužily podnikatelské kruhy daných oblastí, které za vznikem železnice viděly potenciální zvýšení přepravní kapacity a s tím spojený vyšší zisk. Tento jev je podle Hendrycha (1987) platný i v případě zkoumané železnice č. 024. Na výsluní pak železnice dominuje přepravě nákladní i osobní do počátku třicátých let dvacátého století. Ovlivňuje rozvoj měst na ni ležících v ohledu vzniku průmyslových podniků, změn počtu obyvatel a domů, a přesunům obyvatelstva, jak uvádí Kunc a Krylová (2005). Postupné změny nastávající s historickými a politickými událostmi ve smyslu dvou světových konfliktů, konkurencí automobilové dopravy a ekonomickou situací, měly efekt na transformaci dopravní chování obyvatelstva a železnice tak kolísala a nabývala na významu od počátků své existence až do současnosti.

Železnice samozřejmě není jediným faktorem, který působí na územní změny. Její význam se v průběhu let měnil společně s historickými a geopolitickými událostmi. Proměna významu železnice se nevyvíjela stejně ve všech oblastech, a proto při hodnocení jejího významu musí být události brány v dobovém, a hlavně regionálním kontextu. Orlickoústecko je pro svou polohu velice specifickou oblastí, ve které působení propojení drah regionálního a národního významu proměnilo během své existence sídelní hierarchii do současné podoby. Území, na kterém bude vliv železnice hodnocen je svým regionálním a historickým kontextem velmi specifické, stejně tak jako geografickou polohou v rámci Česka. Území na pomezí Čech a Moravy s blízkostí hranice slezské a kladské je těmito faktory ovlivňováno po celou dobu své existence. Díky tomu mělo Orlickoústecko v minulosti velice různorodou strukturu obyvatelstva a s tím související vnitřní rozdílnou politickou orientaci. Významnou roli v proměně obyvatelstva zde hrálo vysídlení Němců po druhé světové válce (Vaishar et al. 2009). Z hlediska výškového profilu lze okres rozdělit na jižní část, která je spíše nížinného charakteru a severní členitější část. Podhůří Orlických hor a masivu Králického Sněžníku v severní části regionu bylo vždy oproti městům zemědělsky méně prosperující, ekonomicky méně rozvinuté a dopravně hůř propojené s okolními oblastmi. Území tak bylo spíše nejednotné. To se však změnilo s příchodem železnice. Vznik železniční sítě byl pro rozvoj tohoto regionu klíčový, ať už z hlediska propojení nákladní dopravy regionální a vnitrostátní nebo kvůli osobní dopravě, ve které se na úkor automobilizace od počátku 21. století snižuje počet přepravených osob.

Jak přítomnost železnice ovlivňovala urbanistický a sociální rozvoj území okresu Ústí nad Orlicí a jak významnou roli v tomto procesu sehrála právě trať č. 024? Kdy je vliv

železniční infrastruktury nejzřetelnější a kdy ztrácí na významu? Tyto výzkumné otázky jsou hlavním cílem této práce. Jak přispěla železnice obecně k rozvoji okresu Ústí nad Orlicí a které faktory ovlivňovaly význam železnice na Orlickoústecku? I to se tato práce pokusí demonstrovat. Jinými slovy tyto otázky je potřeba otázky a ukázat, jaký vliv mělo vybudování trati č. 024 na celkový rozvoj okresu Ústí nad Orlicí od jejího vzniku až do současnosti. Pomocí sčítání lidu, domů a bytů (dále jen SLDB) z databáze Českého statistického úřadu budou sledovány změny počtu obyvatel a domů na území okresu Ústí nad Orlicí. Dále s pomocí literatury ať už železniční, ekonomické, geografické nebo historické, národní nebo regionální charakterizovat, jaké jevy a procesy byly příčinami proměn zkoumané oblasti a jakou roli v transformačním procesu hrála železnice, případně jaké změny se vlivem železnice udály pomocí teoretických efektů dopravní infrastruktury uvedených v následující kapitole. Závěrem pak shrnout vývoj počtu obyvatel a domů za celé sledované období a zhodnotit celkový význam železnice, jeho proměny a faktory, které změny významu ovlivňovaly.

## 2. Obecné dopady železnice na územní rozvoj

Železnice a dopravní infrastruktura obecně může dané území ovlivňovat mnoha způsoby, jak na základě rešerše literatury uvádí například Marada, Květoň a Vondráčková (2006). Nejčastější kategorizací dopravních efektů je pak dle autorů článku dělení autorů Bruinsmi a Rietvelda (1998) na přímé a nepřímé. Dále pak také generativní, redistribuční a odsávací, avšak to už se bavíme o efektech dopravy. Mezi přímé vlivy jsou řazeny jevy, které bezprostředně souvisí s využíváním, dopravní obsluhou a údržbou komunikace, a to jak krátkodobé, pod nimiž si můžeme představit například situační nárůst počtu obyvatel pracujících ve stavebnictví, tak jevy spojené s úsporou paliva či dopady dané dopravní infrastruktury a jejich dopravních prostředků na životní prostředí (Marada, Květoň, Vondráčková 2006). Autoři dále uvádějí vlivy nepřímé, jako vlivy dlouhodobého časového hlediska, které jsou následně kategorizovány podle ovlivňovaného jevu. Kromě změn regionální ekonomiky, lokalizace firem a chování domácností také může mít železnice vliv také na rozvoj zemědělství a s ním spojené změny v půdním využití (Kunc, Krylová 2005).

Efekty dopravní infrastruktury na daném území mohou být různého charakteru. Výstižným popisem efektů dopravní infrastruktury je: *„Pokud v případě hodnocené aktivity došlo ke zvýšení její intenzity, nastal generativní efekt; infrastruktura danou aktivitu podpořila. Pokud došlo k poklesu intenzity, projevil se odsávací efekt; přítomnost infrastruktury aktivitu utlumila. Pokud došlo k redistribuci aktivity, tedy že v jedné části území se intenzita zvýšila, v jiné části naopak snížila, hovoří se o distributivním efektu infrastruktury“* (Petráš 2017, s. 17).

Pojem hodnocené aktivity lze definovat například změnou počtu obyvatel a domů v obcích a městech sledovaného území a s tím spojeným efektem změny hierarchie v žebříčku jádrových a periferních oblastí. Tímto vlivem se ve své disertační práci zabýval například Kraft (2011) s aplikací vývoje sídelního systému a změny hierarchizace středisek v ohledu silniční dopravy na území celé České republiky. Dopravní infrastruktura může mít vliv také na změnu distribuce obyvatelstva ve smyslu odsávacího efektu v periferních oblastech a generativního efektu v jádrových oblastech. Jak například uvádí Brychtová a Fňukal *„Doprava má nepochybně svůj vliv na rozmístění obyvatelstva. V počáteční fázi jde o oboustranný vztah dopravy a obyvatelstva (potažmo sídel), později se doprava projevuje jako významný faktor lokalizace průmyslu i nevýrobních zařízení a nakonec se její vliv*

*projeví jako konečný důsledek při formování nového rozložení obyvatelstva“ (Brychtová, Fňukal 2003, s. 36-37).*

Co se týče dopadů dopravní infrastruktury na ekonomický rozvoj, může dopravní infrastruktura ovlivnit potenciální alokaci investic firem na základě kvalitní dopravní dostupnosti, což vytváří příležitost pro regionální rozvoj z hlediska zvýšení nabídky práce a možný nárůst obyvatel a atraktivity regionu, jak uvádí například Marada, Květoň, Vondráčková (2010). Trend se nemusí týkat pouze výrobního odvětví. Taktéž nevýrobní odvětví mohou své pole působení rozšířit do míst s dobrou dopravní dostupností, ať už se jedná o odvětví administrativní, obchodní, či státních složek (například vojenské účely). Autoři také uvádí další významný vliv dopravní infrastruktury, konkrétně té železniční v devatenáctém století, a to změny dopravní polohy určitých měst, které postupně získaly větší administrativní význam, díky čemuž se mohl proměnit význam středisek z hlediska polarity jádro a periferie (Hlavačka et al. 1995). Také může dojít ke změně směrů vyjížděky za prací a změnu orientace na významná centra nadregionální úrovně. Tento jev posuzuje například Květoň (2005). Dále lze vliv dopravní infrastruktury pozorovat například na základě růstu HDP na obyvatele. Tato metoda je v posledních letech hojně ve výzkumech aplikována obzvlášť na makroregionální oblasti, například Robinem Carruthersem (2013) nebo Antonovou, Chocholáčem a Drahotským (2016).

Na území Orlickoústecka a vybraných sídel okresu Šumperk je primárně analyzován vývoj počtu obyvatel a domů pomocí indexů změny hodnot těchto faktorů a následně hodnocena transformace jádrových a periferních oblastí sledované oblasti především v oblasti trati č. 024. Na základě literatury týkající se regionálních událostí za celé sledované období je datová analýza sekundárně doplněna o ekonomické vazby na železnici spojené se vznikem průmyslových podniků na Orlickoústecku. Tyto výzkumné metody objasňují roli železnice, zvlášť pak trati č. 024, na sídelní změny obcí sledovaného území.

### 3. Metodika

Jako hodnocené území byl zvolen okres Ústí nad Orlicí a vybrané obce okresu Šumperk. Poslední jmenované obce jsou do oblasti přidány pro pokrytí celého průběhu trati č. 024. Okres Ústí nad Orlicí byl jako územní správní jednotka platný od 9. dubna roku 1960 (Zákon č. 36/1960 Sb.). Okresní územní jednotka v Česku sice od 1. ledna roku 2003 přestala být uznávána jako celek správní, avšak je stále využívána pro účely statistické například z hlediska evidence obyvatel (Zákon č. 320/2002 Sb.; Zákon č. 51/2020 Sb.). Území, které je v této práci hodnoceno, je jak z historického, tak ze správního hlediska hraničním a tím pádem nesourodým regionem. Jeho území bylo v minulosti rozděleno například mezi Králiky, Lanškroun, Litomyšl, Vysoké Mýto, a Žamberk. Jmenovaná města jsou dnes dle správního charakteru obce s rozšířenou působností (ČSÚ 2007). Část dnešního okresu také v krajském zřízení devatenáctého století správně náležela pod Hradec Králové a zbývající území pod Chrudim. Oblast byla také rozdělena před druhou světovou válkou, kdy západní část dnešního okresu spadala pod Protektorát Čechy a Morava, kdežto východní část pod Německo jako Sudetenland (Státní úřad statistický 1938). Územní rozdělení je podrobněji zobrazeno v mapách č. 14 a č. 15. I historicky se tedy jedná nejednotný celek, a to v důsledku struktury obyvatelstva a již zmíněné měnící se správní hranicí. Území okresu je z hlediska regionalizace příkladem nodálních regionů, kde dvě střediska společně tvoří zázemí a fungují jako jádrové pro okolní obce. Tento jev lze v okrese Ústí nad Orlicí pozorovat hned dvakrát, a to u měst Letohrad + Žamberk a Ústí nad Orlicí + Česká Třebová (Hampl 2005; Hampl, Marada 2015). Jedno má však území společné, a to přítomnost železnice, která jej do jisté míry spojuje. Pomocí výše uvedených dopravních vlivů a efektů za pomoci údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů autor posuzuje jakou roli hrála železnice a zejména pak trať č. 024 v regionálním rozvoji této specifické oblasti v dobách minulých a jak svou existencí přispívá oblasti Orlickoústecka v současnosti.

Struktura práce je založena nejprve na rešerši literatury v úvodních kapitolách. Dále pak s připojením vytvořených map založených na indexu změn počtu obyvatel a domů s komentářem autora objasňujícím faktory, které ovlivňovaly okres Ústí nad Orlicí v daných časových úsecích. Pro nastínění regionálních poměrů se v seznamu literatury nachází jak publikace týkající se situace na železnici, tak regionální literatura popisující historii obcí sledované oblasti a historický kontext českých zemí. Vývoj tratí Podorlicka

bezkonkurenčně popsal Hendrych (1987). Jeho publikace však končí rokem 1918. Podobným dílem je kniha 130 let železnice pod Orlickými horami, která svým rozsahem pokračuje až do přelomu 20. a 21. století (Filip 2004). Kniha je však detailní pouze v časovém úseku shodném s Hendrychovou publikací a po roce 1918 přináší o trati č. 024 spíše kusé informace, které nejsou dostačující pro vykreslení regionálního kontextu na Orlickoústecku. Ve čtvrté a páté kapitole jsou tyto dvě knihy kostrou, na níž stojí přiblížení kontextu železnice na Orlickoústecku v dobách jejího vzniku a okolnosti, které formovaly trať č. 024 a její trasu. Podpořeny jsou také publikacemi zabývajícími se obecným historickým děním na železnici a dalšími články či publikacemi, vzniklými k výročí provozu železničních úseku.

Vliv trati č. 024 na regionální rozvoj okresu Ústí nad Orlicí je v kapitolách šest až osm prezentován nejprve souhrnem událostí, založeným na rešerši literatury týkající se jak historického kontextu Česka, tak regionálních událostí a v neposlední řadě událostí týkajících se železnice. Faktory, které v minulosti ovlivňovaly změny počtu obyvatel a domů však nesouvisely pouze s železnicí. Byly závislé na celé řadě historických, politických a ekonomických událostí. Z historického, a obzvlášť pak z urbanizačního hlediska jsou výše uvedené publikace podpořeny údaji z obecnějších děl, jako například vybranými svazky ze souboru publikací *Velké dějiny zemí Koruny české* nebo *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Některé informace pochází i z archivních pramenů, ať už se jedná o doplnění plánů vzniklých s železnicí s pamětních knih ČSD (Ředitelství státních drah v Hradci Králové, 1946), kontextu železnice v období první republiky (Hůla 1924) nebo objasnění vedení historické hranice Protektorátu Čechy a Morava s provincií Sudetenland v mapách č. 14 a č. 15 (Státní úřad statistický 1938

Mapová díla pak reprezentují index změny počtu obyvatel a domů v časových úsecích, které jsou stanoveny roky, kdy probíhalo sčítání populace. Data pro tvorbu map tedy pochází z databáze českého statistického úřadu z publikace Historický lexikon obyvatel České republiky – 1869–2011. Data jsou zobrazena na územní jednotce katastrální. Pro retrospektivní zobrazení časového intervalu delšího než 100 let nemohly být použity jako územní jednotky obce či částí obcí z databáze ArcČR 500, protože územně by neodpovídaly historickým obcím. Alternativním řešením se staly pokladové vrstvy formátu *shapefile*, zobrazující katastrální území, shodující se s historickými obcemi, z databáze Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního (ČÚZK 2021a). I když některé

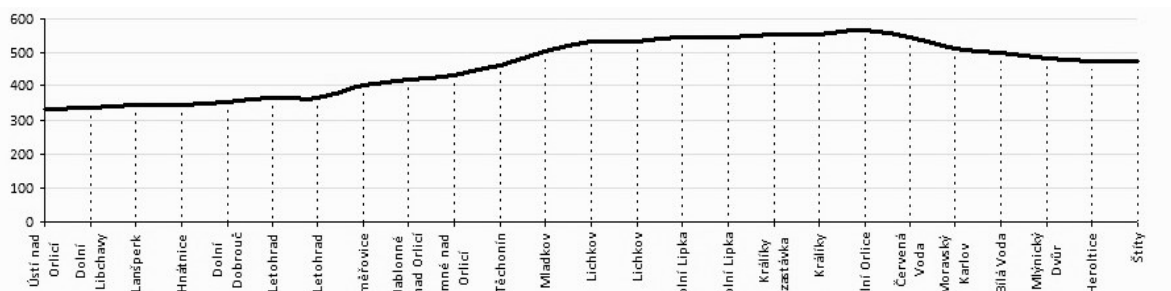
obce byly v průběhu let sloučeny nebo přidruženy k městům, katastrální území zůstává konstantní jednotkou. Výsledný mapový produkt však může zkreslit údaje ve smyslu zobrazení nárůstu či úbytku sledovaných hodnot v katastrálních územích, i když v současnosti jsou již součástí jiného města či obce. Pokud se v mapách jedná o zásadní nárůst či pokles hodnot a výsledné zobrazení by mohlo zkreslit celkový dojem z rozložení sledovaných hodnot, je takový jev patřičně okomentován a katastrální území přiřazeno k příslušné obci. Komentář k mapám je založen na rešerši literatury společně s lokální znalostí autora, jelikož zkoumaná oblast je jeho domovinou, což přináší určité povědomí o procesech, které zkoumanou oblast ovlivňují.



## 4. Charakteristika trati č. 024

Trat' č. 024 je jednokolejnou železniční tratí v úseku Ústí nad Orlicí–Lichkov s celkovou délkou 35 km. Ze stanice Lichkov se dvojí na 21 km dlouhý vnitrostátní úsek zakončen stanicí Štítý. Trat' končí ve stanici Štítý, avšak v úseku Mlýnický Dvůr–Štítý není v současnosti provozována osobní železniční doprava. Od odbočky v Lichkově pokračuje druhý úsek trati ke státním hranicím s Polskem, odkud navazuje železnice č. 276 pokračující do hraničního polského města Międzyzlesie. Trat' č. 276 je dále vedena do Kladska a končí ve městě Wrocław (SŽ 2021). Trat' č. 024 je elektrifikována v úseku Ústí nad Orlicí–Lichkov, odkud trakční vedení pokračuje směrem do polského Kladska. Využitý systém pro elektrický pohon je stejnosměrná trakční soustava 3 kV. Od Lichkova do Štítý trat' není elektrifikována. Po celém úseku trati je rozvor kolejí standartního rozměru 1435 mm a maximální traťová rychlost je v současnosti 100 km/h (SŽ 2021).

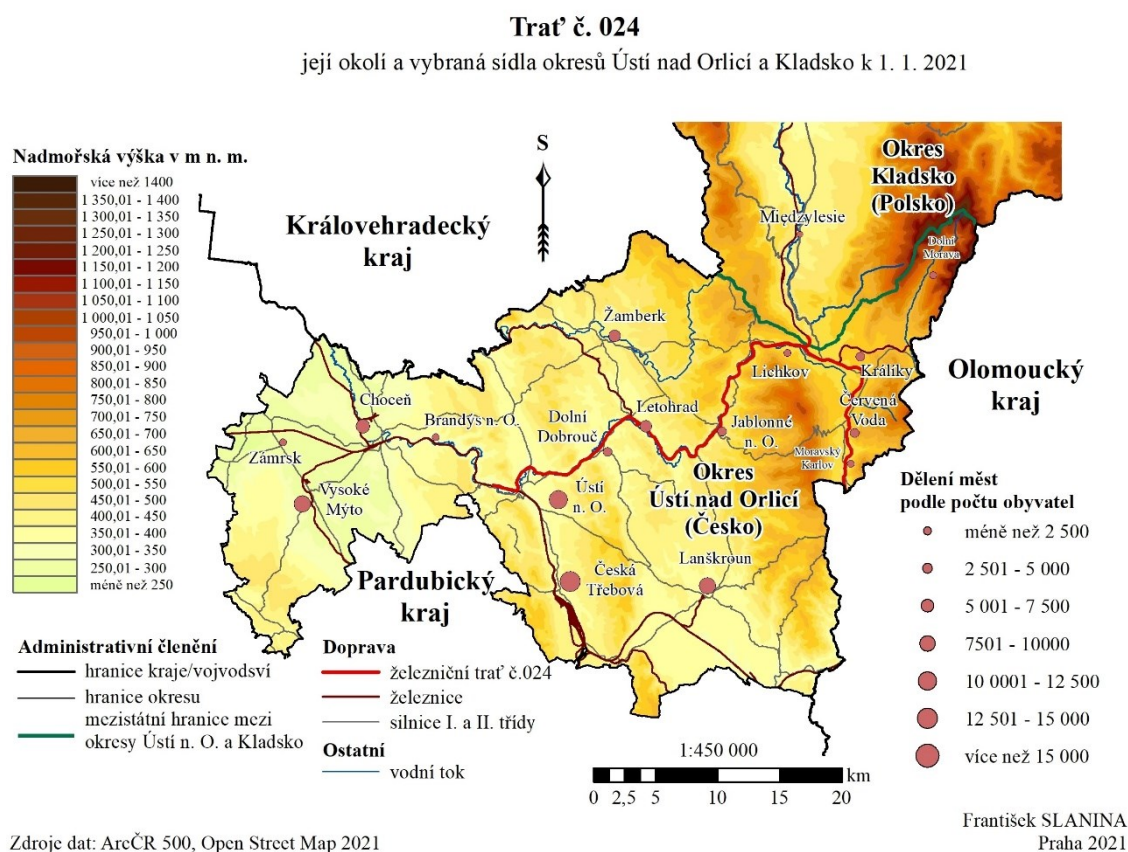
Trat' je od stanice Ústí nad Orlicí až po stanici Lichkov vedena údolím řeky Tiché Orlice směrem k jejímu prameni a šestkrát ji překonává pomocí mostů. V údolí poblíž obce Jablonné nad Orlicí muselo být řečiště Tiché Orlice částečně narovnáno a proveden odstřel části svahu (Patočka 2006). Od Lichkova ke Štítým trat' dále pokračuje západně od vrcholu Jeřáb, náležícímu do Hanušovické vrchoviny a východně od vrcholu Suchý vrch, který je chráněn v rámci Přírodního parku Suchý vrch a Buková hora. Směrem ke státním hranicím s Polskem a dále do okresu Kladsko je trat' vedena přes Mladkovské sedlo nacházející se v Lichkovské brázdě. Oba tyto celky jsou pozorovatelné v oblasti údolí toků Tiché Orlice a Kladské Nisy a ohraničeny Orlickými horami ze západu spolu s masivem Králického Sněžníku z východu (Demek, Mackovčín et al. 2006). Trat' je sice na celé své délce vedena přírodními depresiemi, i přesto v průběhu překonává převýšení přes 225 m (viz Graf č. 1).



Graf č. 1 – Výškový profil trati č. 024 podle nadmořských výšek stanic v m n. m.

Zdroj: Geoprohlížeč ČÚZK 2021

Jak historicky, tak v současnosti slouží úsek mezi Ústím nad Orlicí a Lichkovem pokračujícím do okresu Kladsko převážně pro nákladní železniční dopravu a z hlediska osobní dopravy je využíván spíše vnitrostátně než mezistátně. Osobní železniční doprava spojuje jihozápadní část okresu Ústí nad Orlicí s vyšší mírou urbanizace s méně rozvinutou, avšak turisticky navštěvovanou východní oblastí v okolí města Králíky (viz mapa č. 1). Propojuje také oblast s tratí Praha–Olomouc a umožňuje vlakové spojení s významnými centry Česka. Dále se ve stanici Letohrad kromě svého průběhu do Ústí nad Orlicí a Lichkova kříží s tratí č. 021, vedoucí do Týniště nad Orlicí a odtud pokračující do Hradce Králové. Z druhé strany se za stanicí Dolní Lipka napojuje trať č. 025, která končí v Hanušovicích a je využívána především v regionální nákladní dopravě a osobní dopravě převážně pracovního a turistického charakteru (SŽ 2021).



Mapa č. 1 – Trať č. 024: její okolí a vybraná sídla okresů Ústí nad Orlicí a Kladsko k 1. 1. 2021  
Zdroj: ArcČR 500, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

## 5. Okolnosti vzniku trati č. 024

Celkové dokončení železničního úseku mezi Ústím nad Orlicí, Lichkovem a Mezilesím proběhlo v roce 1874. Předcházela mu však řada politických a ekonomických událostí. Při vzniku železnice č. 024 náleželo území dnešního okresu Ústí nad Orlicí státnímu útvaru rakouské monarchie a území okresu Kladsko patřilo Prusku. Od počátku čtyřicátých let devatenáctého století začaly vznikat v českých zemích pod tehdejší správou rakouské monarchie parostrojní železnice a v polovině čtyřicátých let bylo slavnostně dokončeno železniční spojení Prahy a Olomouce (Halamka et al. 1995). Rozvoj železniční sítě však v rakouské monarchii probíhal značně pomaleji než v okolních státech. Hlavním důvodem byla především zpátečnická politika rakouské vlády a její obavy z šíření revolučních myšlenek pomocí rychlejšího transportu obyvatelstva (Hendrych 1987).

Železnice byla však potřeba primárně ne ze sociálního, ale z ekonomického hlediska. Konkrétně pro rozvoj průmyslu a efektivnější dopravu zboží a uhlí potřebného pro provoz továren. Tento přínosný aspekt železnice si uvědomovali převážně průmyslníci. Již v roce 1846 byl na základě iniciativy majitelů továren v oblasti severních a východních Čech a důlních majitelů v pruském pohraničí vytvořen projekt železniční trati z pruské Vratislavi přes Kladsko do českých Králík, odkud by trať pokračovala směrem k olomouckým průmyslovým podnikům a napojila se na již existující železnici mezi Prahou a Olomoucí. Vidinou bylo i případné dopravního propojení Baltským a Jaderským mořem, konkrétně mezi přístavy na severu Německa a Terstem (Skála 1948). Vzhledem k tehdejší politické orientaci rakouské vlády směrem k Sasku bylo však více podporováno propojení Prahy a Drážďan a dopravní propojení s Pruskem bylo vnímáno jako rizikové vzhledem k jeho narůstajícímu vlivu v Evropě devatenáctého století. Prusko a jeho podnikatelské kruhy byly myšlenky rozvoje železnice otevřeny a stavba tratí na pruském území tak probíhala mnohem rychleji a ve větší míře než v rakouské monarchii (Filip 2004).

Po roce 1848, který pro celou Evropu byl rokem revolučním, se stanovisko rakouské vlády, v čele s novým panovníkem Františkem Josefem I. ohledně budování železnice nezměnilo. Na oddalování výstavby železnice vedoucí z Kladska do oblasti Podorlicka si stěžovaly podnikatelské kruhy převážně z okolí Vratislavi. Absenci železnice uváděly jako základní nedostatek konkurenceschopnosti svých podniku, jelikož se stále museli spoléhat na formanskou dopravu (Hendrych 1987). Nedostatek financí však 31. 12. 1854 vídeňskou

vládu donutil k odprodeji svých drah, vzniklých jako státních od roku 1841, soukromé Společnosti státní dráhy využívající zkratku StEG<sup>1</sup>. Společnost byla kryta francouzskými bankovními domy. (Szajkó 2017). Dalším podnikem na poli budování železniční infrastruktury byla například Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB)<sup>2</sup>, jejímž plánem bylo propojení Berlína a Vídně. Jelikož chtěla společnost získat nezávislost na tratích společnosti StEG, vznikla z ní za pomoci zájemců o novou železnici společnost Rakouská severozápadní dráha se zkratkou ÖNWB<sup>3</sup>. Další velkou společností byla Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB)<sup>4</sup>, jejíž železnice propojovala Vídeň s průmyslovou oblastí Slezska s cílovou stanicí ve městě Bochnia v dnešním Polsku (Patočka 2006). Snahy všech těchto společností směřovaly k propojení rakouské monarchie s okolními státy obzvlášť kvůli ekonomickému potenciálu železnice. Vídeň však stále zaujímal zpátečnické stanovisko ohledně budování železnic vedoucích mimo říši.

Stagnace výstavby železniční sítě však rakouskou monarchii ovlivnila v negativním slova smyslu především v Prusko-Rakouské válce, vedené od roku 1866. Rakouská monarchie nejprve váhala s použitím železnice k přepravě svých vojsk, a když nakonec tento postup využila, bylo již pohraničí s Pruskem na druhé straně hranic plně železnicí zásobováno a vojenské spoje byly Pruskem provozovány bez větších komplikací. Na českém území v transportech vládl chaos, některé vlaky nedorazily na místa určení, nebo musely dlouhé hodiny čekat na uvolnění trasy (Hendrych 1987). V českých pohraničních oblastech také docházelo k sabotážním akcím, a to jak k destrukcím telegrafu, tak přepadům transportních vlaků. Ty pruský postup částečně zkomplikovaly (Szajkó 2017). Efektivní využití železnice pruským vojskem tak bylo jednou z hlavních příčin porážky Rakouské monarchie. Následovala přeměna státu na dualistickou monarchii Rakousko-Uherska a vzpamatování se z proběhlého vojenského konfliktu. Prusko jako vítěz uvedlo jako jednu z podmínek ve třetím článku prusko-rakouské dohody z 5. 8. 1867 povinnost vydání koncese pro hraniční úsek železnice mezi Rakousko-Uherskem a Pruskem do šesti měsíců od uzavření dohody a pokud by tak neučinilo, propadly by práva na vybudování této železnice Prusku (Filip 2004).

---

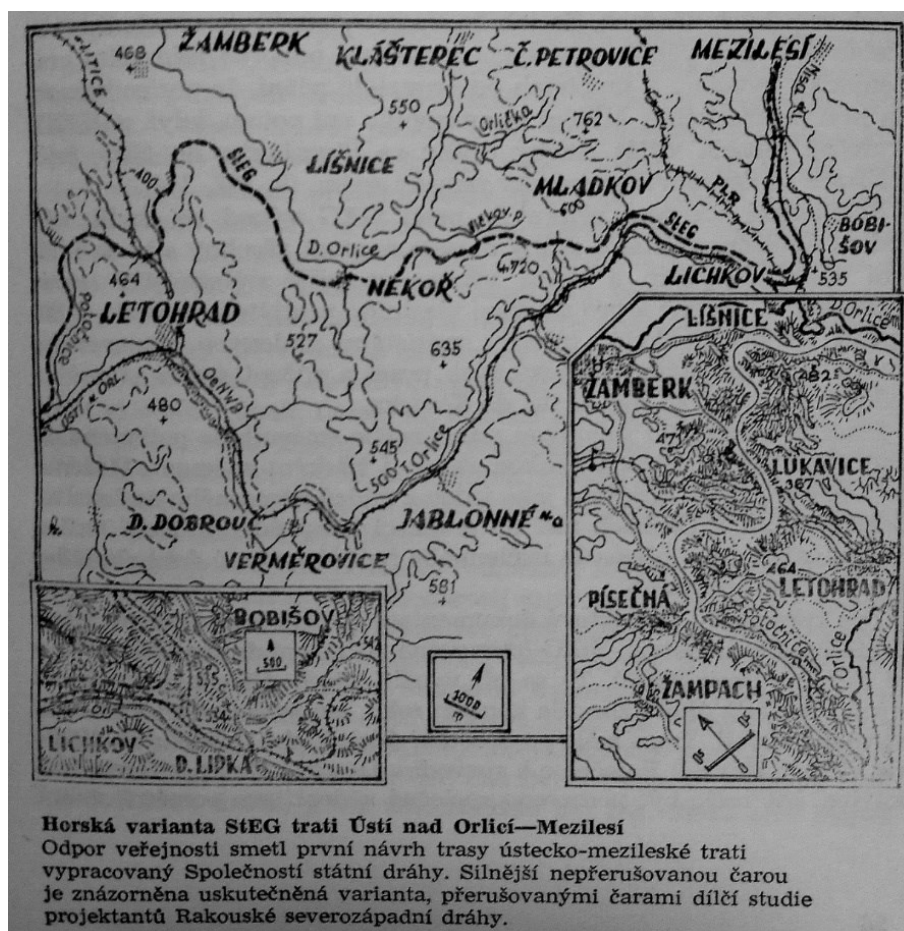
<sup>1</sup> Oficiální název Österreichische staats Eisenbahn Gessellschaft.

<sup>2</sup> Oficiální název Süd-norddeutsche Verbindungsbahn

<sup>3</sup> Oficiální název Österreichische Nordwestbahn.

<sup>4</sup> Oficiální název Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Trasa trati č. 024 měla několik variant provedení. Některé průzkumné práce byly provedeny již před rokem 1867, z iniciativy podnikatelských kruhů východočeských a pruských, avšak po vypsání koncese byly provedeny znovu. Společnost StEG přednesla koncem roku 1868 návrh trasy, ale setkala se s nesouhlasem obcí, obzvlášť Kyšperka, Jablonného nad Orlicí a Králík, které zaslaly stížnosti na potencionální vedení železnice (Hendrych 1987). Trasa měla vést mimo některá větší města v regionu a vznikl koncept společného nádraží pro spádovou oblast, která se však doslova nacházela uprostřed lesů. Svou koncepci vypracovali projektanti společnosti StEG tak, aby zredukovali stoupání a klesání na trati na úkor její dostupnosti určitým oblastem s ohledem na její dálkový význam nikoliv regionální (viz obrázek č. 1). Po nepříznivých ohlasech projektanti StEG začali zpracovávat novou variantu, která splňovala podmínky přednesené jak městy, tak Pruskem a Rakousko-Uherskem. Proti variantě vedoucí údolím Tiché Orlice se však ozývaly obce v okolí Žamberka. Těm byla přislíbena stavba dráhy z Kyšperka do Chlumce nad Cidlinou vedoucí přes Žamberk a petice byly staženy (Skála 1948). O tom, kdo železnici postaví, bylo již skoro rozhodnuto. Nakonec ale vše dopadlo jinak.



Obrázek č. 1 – Horská varianta trati Ústí nad Orlicí—Mezilesí

Zdroj: Hendrych (1987), s. 55.

O vybudování železnice směřující do Pruska usilovali nejen čeští a prusští, ale také moravští průmyslníci. Dále také prusští a slezští uhlobaroni s vidinou urychlení dopravy do svých odbytí. Dopravní propojení nezahrnovalo pouze oblasti Kladska a Podorlicka. S novou železnici mělo dojít také napojení Pruska na trať mezi Prahou a Olomoucí. Její zásadní význam chápaly i stavební společnosti, a proto o koncesi hned od počátku projevilo zájem společností hned několik. Potenciálními vítězi byly KFNB a StEG. Druhá ze jmenovaných společností se měla stát oficiálním budovatelem dráhy v úseku Ústí nad Orlicí – Lichkov – Klodsko. Před podepsáním smlouvy se však o koncesi přihlásila nově vzniklá společnost ÖWNB, která přednesla pro stát výhodnější nabídku, a to v ohledu nulové státní záruky. O společnosti, která trať postaví, bylo rázem rozhodnuto (Hendrych 1987). Stavební povolení bylo firmě ÖWNB uděleno 3. září roku 1870. V Kyšperku se dráha mezi Ústím nad Orlicí a Lichkovem měla napojit na druhou železnici budovanou mezi Kyšperkem a Chlumcem nad Cidlinou. Kyšperk se tak stal železničním uzlem rozbíhajícím se do tří směrů (Vorel 1984). Díky zájmům společnosti vedení železnice do Chlumce nad Cidlinou však došlo k porušení koncese. Trať z Ústí nad Orlicí do Lichkova měla být otevřena jako první, avšak společnost ÖWNB ji považovala za vedlejší a nejprve postavila železniční úsek mezi Kyšperkem<sup>5</sup> a Lichkovem. Přes Kyšperk trať pokračovala do Chlumce nad Cidlinou, což byl primární cíl společnosti z důvodu rychlejší rentabilnosti. Projekt prodloužení trati z Ústí nad Orlicí do Hlinska dokonce nebyl realizován kvůli technické náročnosti provedení a nízké pravděpodobnosti návratnosti vložených nákladů (Štěpán 1958). Finanční prostředky určené pro tuto trať byly využity na výstavbu tunelů v okolí Ústí nad Labem (Halamka et al. 1995).

Trať vedoucí do Lichkova přes Kyšperk od Chlumce nad Cidlinou byla uvedena do provozu 14. ledna roku 1874, čímž došlo k napojení na systém železnic vystavěných společnostmi MGB vedoucích přes Hanušovice směrem do Šumperka a k Olomouci. Úsek mezi Ústím nad Orlicí a Kyšperkem byl otevřen 5. října téhož roku, avšak na přeshraniční železnici do Mezilesí, která byla nejvíce očekávána obzvlášť kvůli přepravě zboží, se vlaky rozjely až 15. října roku 1875 (Filip 2004, Vorel 1999). V roce 1878 byl uveden do provozu železniční úsek vedoucí do tehdy již Německého císařství přes broumovský výběžek z obce Meziměstí do tehdy pruského města Valbřich. Železnice byla vystavěna společností StEG a měla konkurovat trati vedoucí Lichkovským sedlem. Její využití však

---

<sup>5</sup> Od 1. 8. 1950 se město Kyšperk nazývá Letohrad.

neodpovídalo představám společnosti, a přestože byla stavěna ve velkolepém duchu, provoz na ni byl již od počátku nadhodnocen, a především pro mezistátní osobní přepravu byly využívány jiné přeshraniční cesty (Schreier 2009). Vznik železnice propojující Orlickoústecko a Kladsko vytvořil příležitost pro ekonomický růst obou oblastí, omezil formanskou dopravu a připravil oblast Podorlicka na vstup do jeho průmyslové podoby, pod kterou byl znám po většinu minulého století. Hlavním typem spojů byly původně nákladní, avšak osobní doprava postupně s rozvojem navazujících regionálních tratí postupně začala nabývat na významu.

## 6. Rozvoj podorlických železnic pod správou Rakousko-Uherska

Obyvatelstvo obcí ležících v údolí Tiché Orlice se před vznikem železnice zabývalo převážně zemědělstvím a formanskou dopravou, s níž byl spojen také provoz hostinců a nocleháren. To vše bylo po zavedení železniční dopravy odsouzeno k zániku. I přes tuto oběť byla železnice většinou podporována s vidinou budoucího zisku. Podle argumentace vzniklé kvůli žádosti stavby železnice se mělo po železnici v budoucnu dopravovat z Kladska do oblasti pod Orlickými horami vápno a uhlí, z území severní Moravy železo a sklo, textilní zboží z Brna a nejambicióznější návrhy uváděly výměnu zemědělského zboží a koloniálního zboží z přístavů severního Německa a z Terstu (Ředitelství státních drah v Hradci Králové, 1946).

Během první dekády provozu tratí v Podorlicku se situace vyvinula odlišně, než jak společnost ÖNWB předpokládala. Z hlediska nákladní dopravy jak dálkové, tak regionální se železniční hraniční přechod údolím mezi Lichkovem a Mezilesím stal hojně využívaným o čemž svědčí úpravy kolejí pro těžší soupravy. Využití místní železnice ocenili nejen obyvatelé podhůří Orlických hor, ale i obchodníci z Německa, Saska, Bavorska a dalších evropských územních celků. Vlastnictví hraničního přechodu v Lichkově spolu s tratí z Nymburka do Saska se společnost ÖNWB stala značnou konkurencí pro StEG (Hendrych 1984). V dálkové nákladní dopravě byla využívána trasa mezi Lichkovem a Kyšperkem, avšak na rozdíl od snahy ÖNWB, aby náklady pokračovali po dráze ke Chlumci nad Cidlinou, časově i tarifně se vyplácelo od Kyšperka pokračovat do Ústí nad Orlicí a odsud dále po železnici společnosti StEG (Filip 2004). Příčinou byl také časový aspekt železnice z hlediska její existence. Trať z Prahy do Olomouce společnosti StEG existovala o více než třicet let déle než spojení Ústí nad Orlicí s Lichkovem. Díky tomu a vhodnějším technickým parametrům, které zajišťovaly časové úspory, se v oblasti měst Ústí nad Orlicí a České Třebové rozvinulo průmyslové zázemí. Stanice Mezilesí se však stala významným pojmem v dálkové nákladní dopravě (Hendrych 1987).

*„V Mezilesí se potkával český textil, slad a chmel se slezským uhlím a dřívím, vozilo se tudy sklo, šperkařský jantar, vápenec a rudy, křižovaly se zde vozy se slaninou, uzenářskými výrobky a obilím z Uher i Polska. V celních záznamech bychom našli vlnu, len, vína a koření, textilní stroje a desítky dalších substrátů. Velmi časté byly zásilky*



*jatečného skotu*“ (Hendrych 1987, s. 152). Co se týče nákladní dopravy, byla železnice užitečným nástrojem pro rozvoj oblasti, kterou procházela. Regionální náklady sice trpěly vysokou mírou rozkolísanosti a byly zasílány spíše jako kusové zásilky, ale jejich efektivnější doprava ovlivnila rozvoj průmyslu a výstavbu v obcích napojených na železnici především na přelomu devatenáctého a dvacátého století. Osobní doprava byla společností ÖNWB směřována od Lichkova přes Kyšperk k Chlumci nad Cidlinou a v úseku Ústí nad Orlicí–Kyšperk byly využívány starší dosluhující soupravy, což zde způsobovalo charakter regionální trati s nižšími počty vozů než směrem ke Chlumci nad Cidlinou (Hendrych 1987). I přes zanedbávání potenciálu kvůli propojení s konkurenční tratí byla v roce 1877 zavedena rychlíková doprava z Vídně do Vratislavi s přímými vagóny od Berlína, které po ustálení provozu projížděly Kyšperkem kolem poledne (Filip 2004).

V Podorlicku počátkem devadesátých let devatenáctého století začaly vznikat i trati lokální. Na dnešní trati č. 024 vznikla pouze jedna „lokálka“ a to z Dolní Lipky do stanice Štítý, která je dnes dle řazení železnic její součástí. K zahájení provozu železničního úseku Dolní Lipka–Štítý došlo 30. prosince roku 1899. Její dopravní obslužnost zajišťovala společnost Státní dráhy, které od roku 1895 patřila i trať z Dolní Lipky do Hanušovic. Koleje měly vést až do Zábřehu na Moravě, úsek však nebyl vystavěn z důvodů nedostatku financí (Haas, Kalousek 2000). Vznik drah pro regionální účely byl prosazovanější v úseku Kyšperk – Chlumec nad Cidlinou, kde v oblasti Orlických hor a jejich podhůří vznikly tři lokální trati. Jejich účelem byl rozvoj oblasti Orlických hor, které po dopravní a ekonomické stránce značně zaostávaly za okolními regiony. První z nich vedoucí z obce Častolovice přes Rychnov nad Kněžnou do Solnice, zprovozněná 26. října roku 1893, byla zpočátku odmítaná tuzemským obyvatelstvem. Nakonec si ale prorazila svou cestu byla využívána jak v nákladní, tak v osobní dopravě (Fuchsa 1998). Dále se značnou časovou prodlevou od vysoké četnosti vzniku lokálních drah, byla vybudována železnice z Doudleb nad Orlicí do Rokytnice v Orlických horách, konkrétně v roce 1906, a také železnice mezi Opočnem a Dobruškou v roce 1908 (Fuchsa 1908). Podle publikací vydaných v rámci výročí lokálních drah v Podorlicku jejich zřízení přinášelo hlavně na počátku 20. století výrazný rozvoj a rozšiřování vozového parku primárně v oblasti nákladní dopravy.

## **6.1 Vliv vzniku železnice na rozvoj okresu Ústí nad Orlicí**

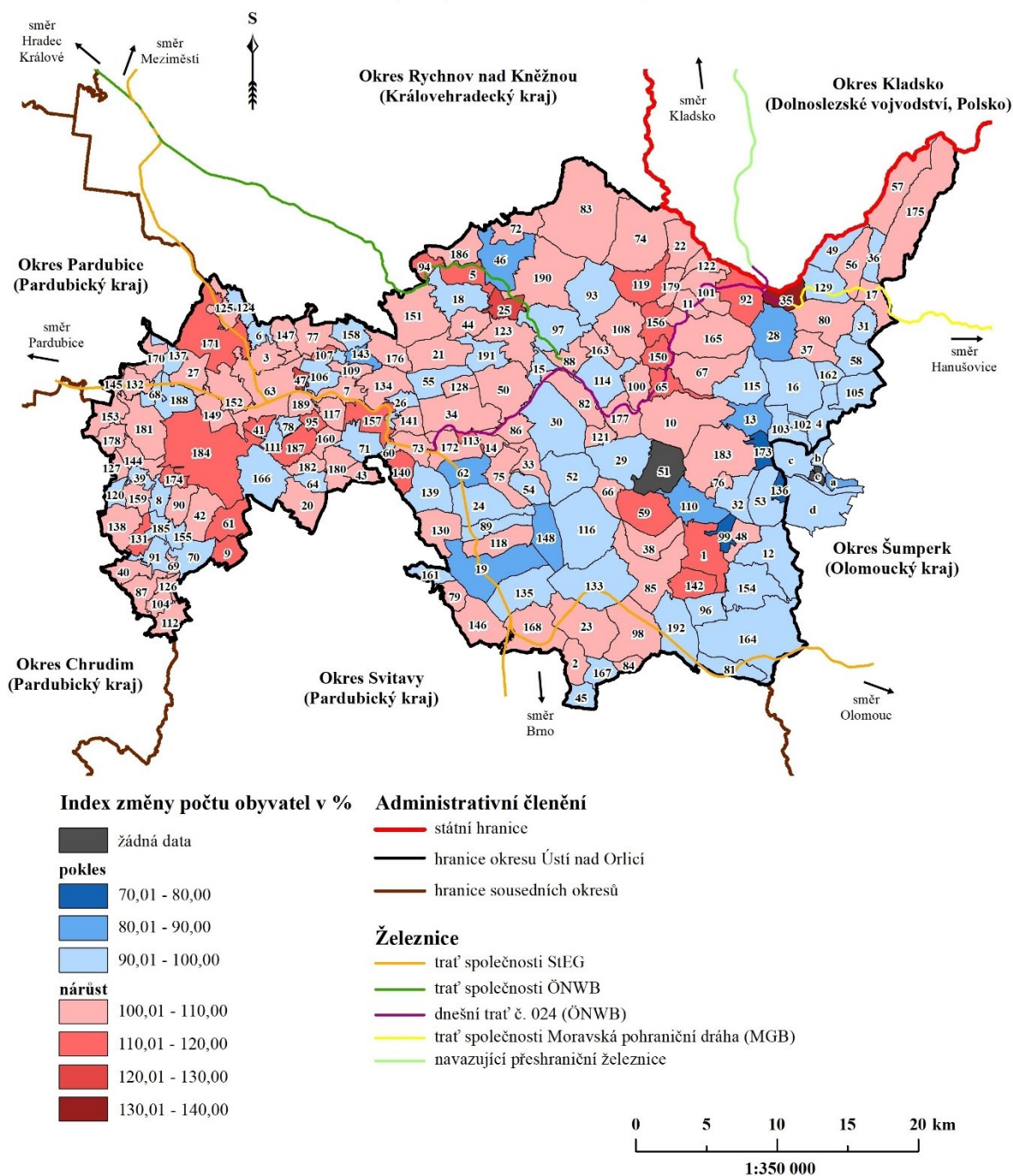
Jak železnice ovlivnila okres Ústí nad Orlicí od jejího vzniku až do první světové války je empiricky složitě prokazatelná skutečnost. K podpoře tohoto tvrzení nasvědčují údaje uvedené v mapách č. 2 až č. 9. Pro index změny počtu obyvatel a domů byly použity údaje z Historického lexikonu obcí České republiky 1869–2011 z webu Českého statistického úřadu. Jelikož jsou podklady založeny na sčítání obyvatel, které probíhá každých deset let jsou mapové výstupy zobrazující vývoj sledovaného území pod správou Rakouska-Uherska zakončeny nikoliv začátkem první světové války, ale rokem 1910. V mapách je také znázorněno, jak se železnice na území okresu během let rozrůstala a jak s její polohou souvisí demografické změny ve sledovaném území. Železnice samozřejmě není jediným faktorem, který působil na změny počtu obyvatel a domů. Na přelomu devatenáctého a dvacátého století je však jedním z klíčových, a to z důvodu industrializace oblasti. Trať Olomoucko-Pražská má pozorované území možná větší vliv než trať mezi Ústí nad Orlicí a Lichkovem, ale bez ní by se oblast nejspíš definitivně rozdělila na část prosperující a část periferní. Díky trati č. 024 však došlo k rozvoji v oblastech s horšími přírodními podmínkami, členitějším reliéfem a rozmanitější strukturou obyvatelstva. Rozvoj oblasti pak pozastavuje první světová válka. Lépe než slovně lze efekt lépe pozorovat v mapách uvedených níže.

č.	Katastrální území	č.	Katastrální území	č.	Katastrální území	č.	Katastrální území
1	Albrechtice	51	Horní Čermná	101	Mladkov	151	Sopotnice
2	Anenská Studánka	52	Horní Dobrouč	102	Mlýnice	152	Sruby
3	Běstovice	53	Horní Heřmanice	103	Mlýnický Dvůr	153	Stradouň
4	Bílá Voda	54	Horní Houžovec	104	Mokrá Lhota	154	Strážná
5	Bohousová	55	Horní Libchavy	105	Moravský Karlov	155	Stříhanov
6	Bošín	56	Horní Lipka	106	Mostek nad Orlicí	156	Studené
7	Brandýs nad Orlicí	57	Horní Morava	107	Nasavrky u Chocně	157	Sudislav n. O.
8	Brteč	58	Horní Orlice	108	Nekoř	158	Sudslava
9	Bučina	59	Horní Třešňovec	109	Němčí	159	Svařeň
10	Bystřec	60	Hrádek u Jelně	110	Nepomuky	160	Svatý Jiří
11	Celné	61	Hrušová	111	Nořín	161	Svinná
12	Cotkytle	62	Hylváty	112	Nové Hradky u Skutče	162	Šanov
13	Čenkovice	63	Choceň	113	Oldřichovice	163	Šedivec
14	Černovír	64	Chotěšiny	114	Orlice	164	Tatence
15	Červená	65	Jablonné nad Orlicí	115	Orlíčky	165	Těchonín
16	Červená Voda	66	Jakubovice	116	Ostrov u Lanškrouna	166	Tisová
17	Červený Potok	67	Jamně nad Orlicí	117	Oucmanice	167	Trpík
18	Česká Rybná	68	Janovičky u Zámrsku	118	Parník	168	Třebovice
19	Česká Třebová	69	Javorníček	119	Pastviny	169	Turov
20	České Heřmanice	70	Javorník	120	Pěšice	170	Týniště
21	České Libchavy	71	Jelně	121	Petrovice	171	Újezd u Chocně
22	České Petrovice	72	Kameničná	122	Petrovičky	172	Ústí nad Orlicí
23	Damník	73	Kerhartice n. O.	123	Písečná	173	Valteřice
24	Dlouhá Třebová	74	Kláštevec n. O.	124	Plchovice	174	Vanice
25	Dlouhoňovice	75	Knapovec	125	Plchůvky	175	Velká Morava
26	Dobrá Voda	76	Koburk	126	Podhořany	176	Velká Skrovnice
27	Dobříkov	77	Koldín	127	Popovec u Řepníků	177	Verměřovice
28	Dolní Boříkovice	78	Kosořín	128	Prostřední Libchavy	178	Vinary
29	Dolní Čermná	79	Kozlov	129	Prostřední Lipka	179	Vlčkovice
30	Dolní Dobrouč	80	Králíky	130	Přívrat	180	Voděradky
31	Dolní Hedeč	81	Krasíkov	131	Pustina	181	Vraclav
32	Dolní Heřmanice	82	Kunčice	132	Radhošť	182	Vračovice
33	Dolní Houžovec	83	Kunvald	133	Rudoltice	183	Výprachtice
34	Dolní Libchavy	84	Květná u Lukové	134	Rviště	184	Vysoké Mýto
35	Dolní Lipka	85	Lanškroun	135	Rybník	185	Zádolí
36	Dolní Morava	86	Lanšperk	136	Rýdrovice	186	Záchlumí
37	Dolní Orlice	87	Leština	137	Rzy	187	Zálší
38	Dolní Třešňovec	88	Letohrad	138	Řepníky	188	Zámorsk
39	Domoradice	89	Lhotka	139	Řetová	189	Zářecká Lhota
40	Doubravice	90	Lhůta	140	Řetůvka	190	Žamberk
41	Dvořisko	91	Libecina	141	Říčky	191	Žampach
42	Džbánov u Litomyšle	92	Lichkov	142	Sázava u Lanškrouna	192	Žichlínek
43	Džbánov u Vys. Mýta	93	Líšnice	143	Seč u Brandýsa n. O.	a	Březenský Dvůr
44	Hejnice	94	Litice nad Orlicí	144	Sedlec u Vraclavi	b	Březná
45	Helvíkov	95	Loučky	145	Sedlístka	c	Heroltice
46	Helvíkovice	96	Lubník	146	Semanín	d	Štítý
47	Hemže	97	Lukavice v Čechách	147	Skořenice	e	Štítý Hamerské
48	Herbortice	98	Luková	148	Skuhrov		
49	Heřmanice u Králík	99	Mezilesí u Lanškrouna	149	Slatina u Vys. Mýta		
50	Hnátice	100	Mistrovice	150	Sobkovice		

Tabulka č. 1 – Seznam katastrálních území zobrazených na mapách č. 2-23.  
Zdroj: ČSÚ 2021a

# INDEX ZMĚNY POČTU OBYVATEL

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1869 - 1880



## Zdroje dat:

Databáze ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021

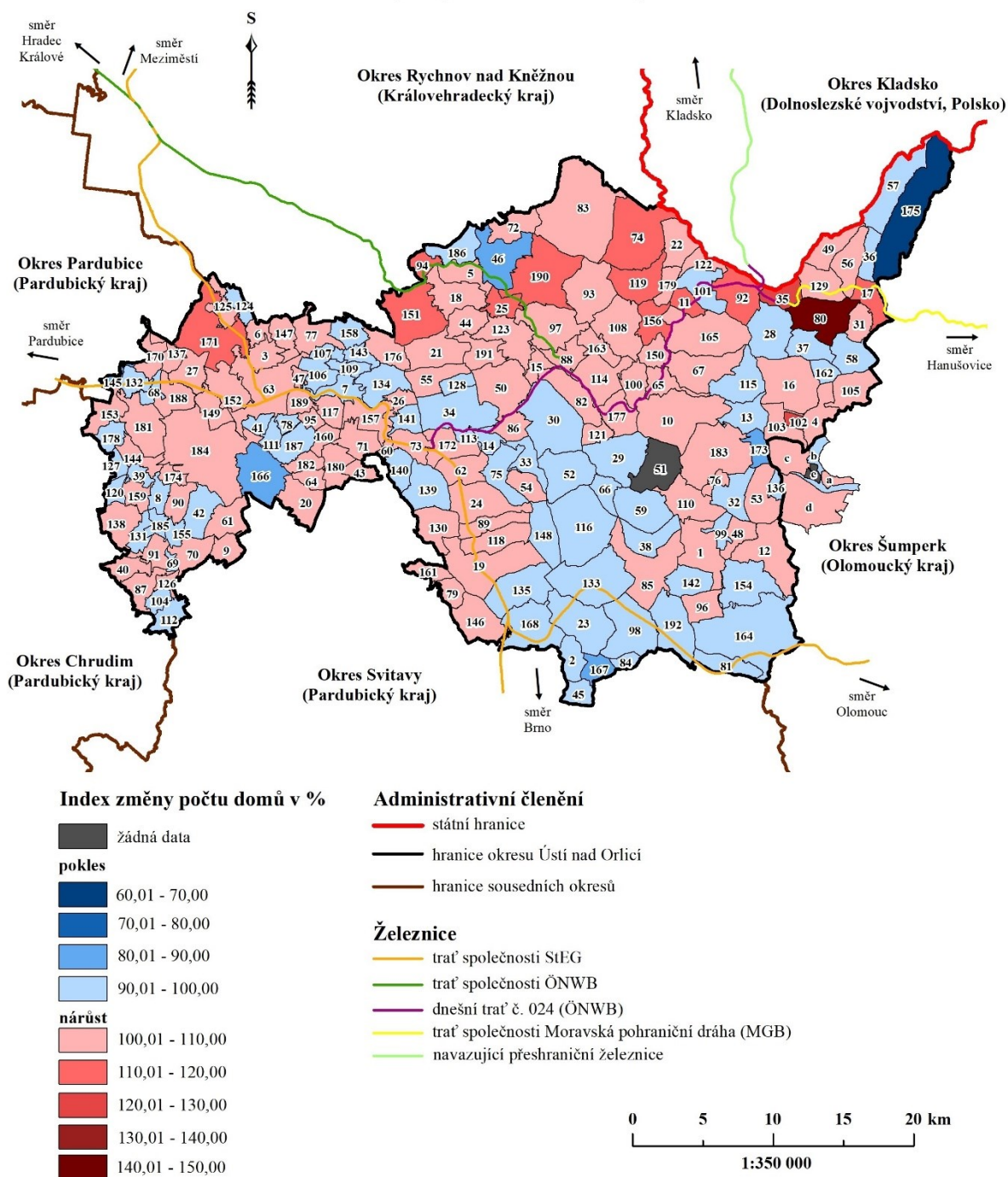
František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 2 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1869 – 1880

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1869 - 1880



**Zdroje dat:**

Databáze ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021

František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 3 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1869 – 1880.

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

Na mapách č. 2 a č. 3 je patrné, že trend přírůstku obyvatelstva a domů koreluje s vedenou železniční sítí. Nejvyšší nárůst obyvatelstva je patrný v Dolní Lipce, která byla mezní stanicí mezi železnicemi společnosti ÖNWB a MGB. Dále pak v Dlouhoňovicích na jejíchž katastrálním území se nachází železniční stanice pro město Žamberk. Zvýšení počtu domů je taktéž nejvíce situováno do severovýchodní části okresu Ústí nad Orlicí, konkrétně v Králíkách a Dolní Lipce. Výjimkou jsou Kerhartice nad Orlicí, kde byla vystavěna nová železniční stanice pro město Ústí nad Orlicí (Halamka et al. 1995). Změny týkající se obyvatelstva se však neshodují se změnami počtu domů. Například v České Třebové poklesl ve sledovaném období počet obyvatel, ale navýšil se počet domů. Tento jev je hypoteticky možné vysvětlit přírůstkem průmyslových podniků. Úbytek obyvatel i domů v oblasti střední a jihovýchodní části regionu lze pak vysvětlit nízkou rozvinutostí obcí v daných oblastech a tehdejším trendem urbanizace, způsobené industrializací a taktéž tímto jevem lze vysvětlit růst měst Ústí nad Orlicí, Choceň apod. (Horská et al. 2002). V částech, ve kterých se počet obyvatel nezvyšoval i přes přítomnost železnice lze vysvětlit absencí železničních stanic či zastávek v daných místech okresu (viz tabulka č.2). Rozvoj regionu celkově stejně jako zbytek českých zemí zpomalovala hospodářská recese způsobená pádem vídeňské burzy v roce 1873 (Borovička et al. 2013). Na vývoj počtu domů mohou mít také vliv regionální události, jako například požár zhruba 13 domů v Kyšperku roku 1875 (Skála 1948). Všechny události takového charakteru však nejsou zaznamenány. I přesto je patrné, že okres se vcelku rovnoměrně rozvíjí zvláště v oblasti měst.

Obec	Rok založení stanice/zastávky	Obec	Rok založení stanice/zastávky	Obec	Rok založení stanice/zastávky
Ústí nad Orlicí	s 1845, s 1874	Verměřovice	z 1874	Králíky	s 1899
Kerhartice	x	Jablonné nad Orlicí	s 1874	Dolní Orlice	z 1899
Hylváty	x	Jamně nad Orlicí	z 1934	Červená Voda	s 1899
Černovír	z 2002	Těchonín	s 1874	Bílá Voda	s 1899
Lanšperk	z 1874	Mladkov	z 1899	Moravský Karlov	s 1899
Hnátnice	z 1953	Lichkov	s 1874	Mlýnický Dvůr	z 1899
Dolní Dobrouč	s 1874	Dolní Lipka	s 1873	Heroltice	s 1899
Letohrad	s 1874			Štítý	z 1899

s – stanice, z – zastávka, x – přidružená obec k městu Ústí nad Orlicí

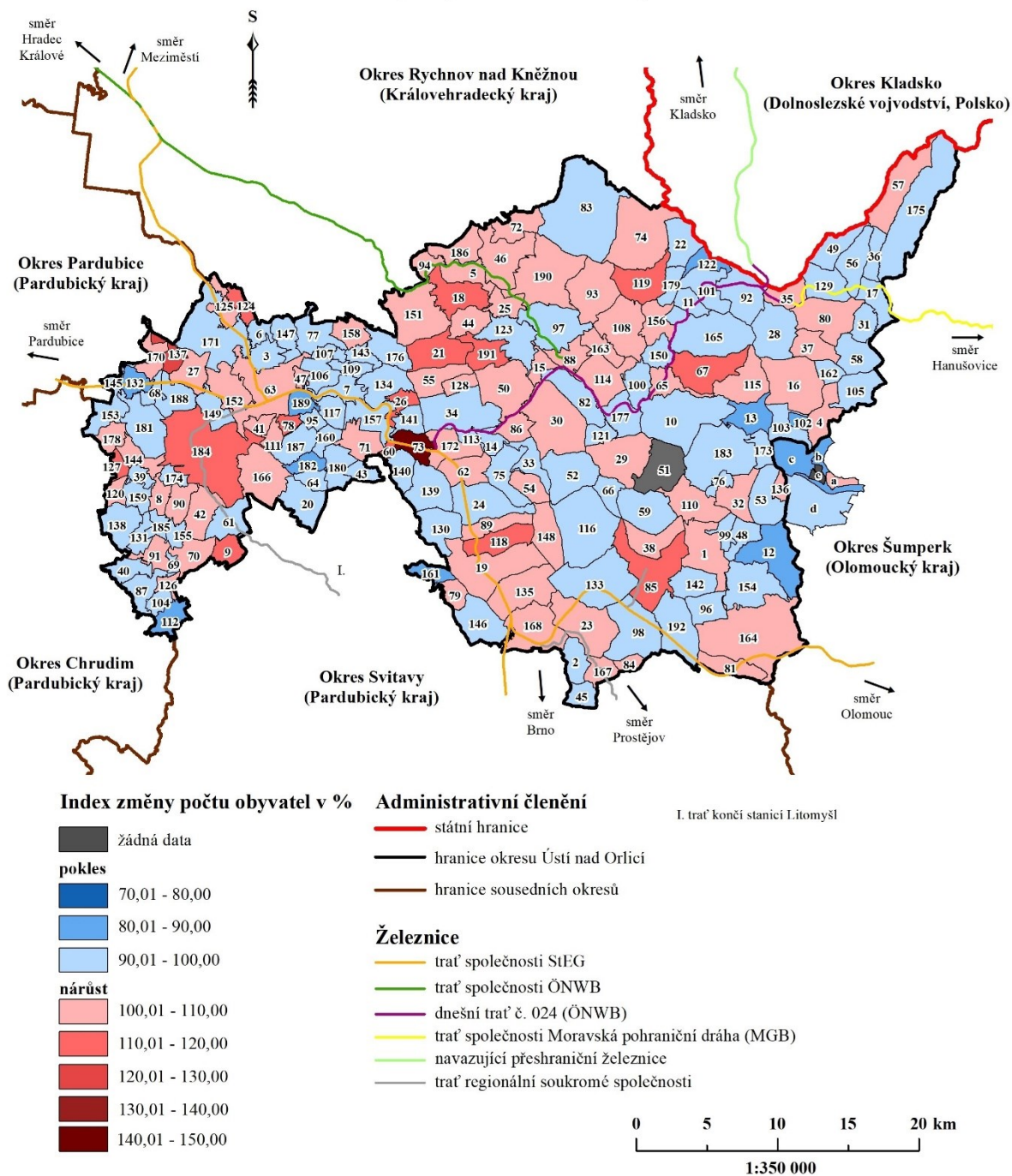
Tabulka č. 2 – Vznik železničních stanic a zastávek na trati č. 024

Zdroj: Atlas Kolejowy Polski, Czech i Słowacji 2021



# INDEX ZMĚNY POČTU OBYVATEL

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1880 - 1890



## Zdroje dat:

Databáze ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021

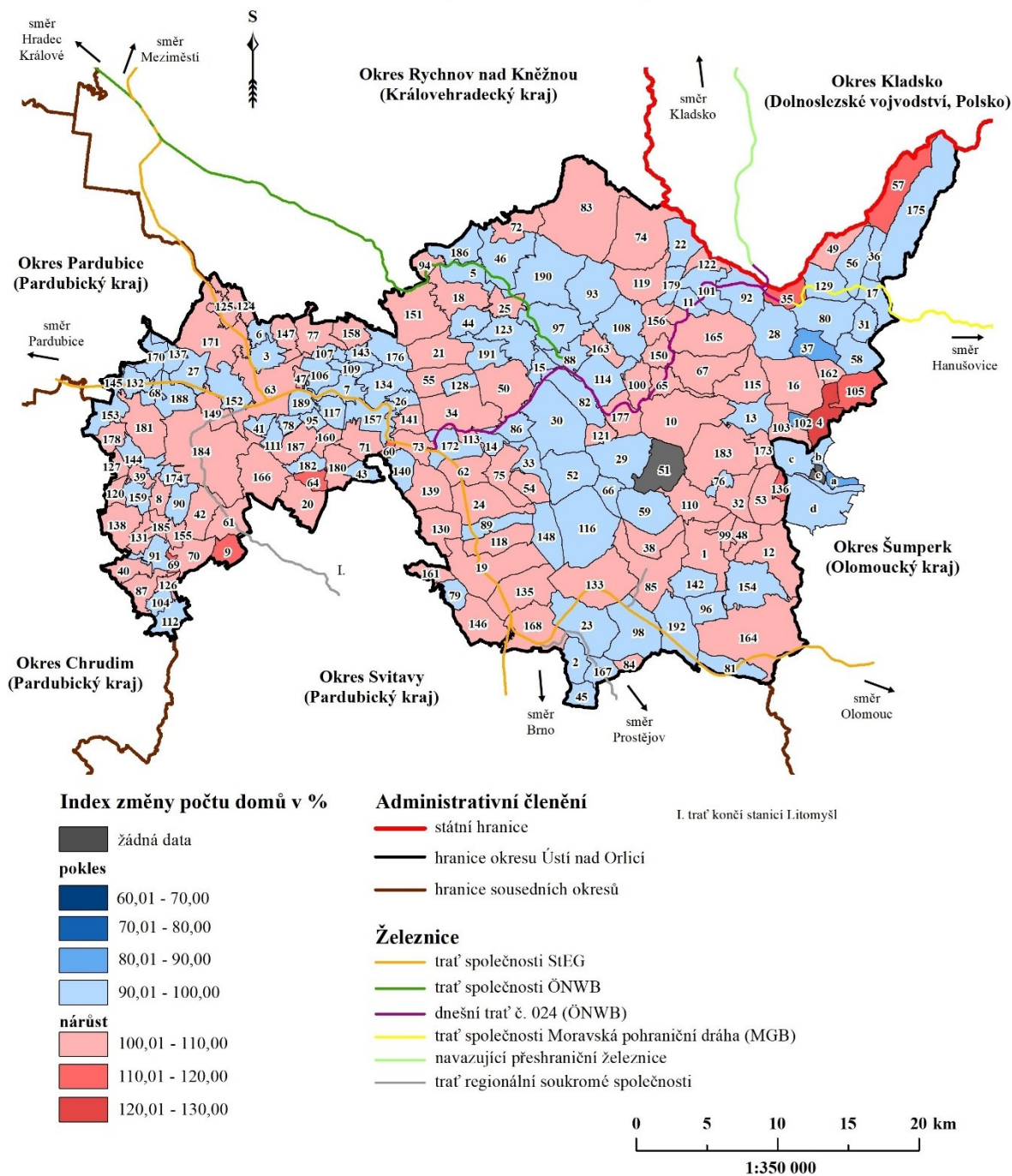
František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 4 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1880–1890

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1880 - 1890



## Zdroje dat:

Databáze ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021

František SLANINA

Praha 2021

Mapa č. 5 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1880–1890

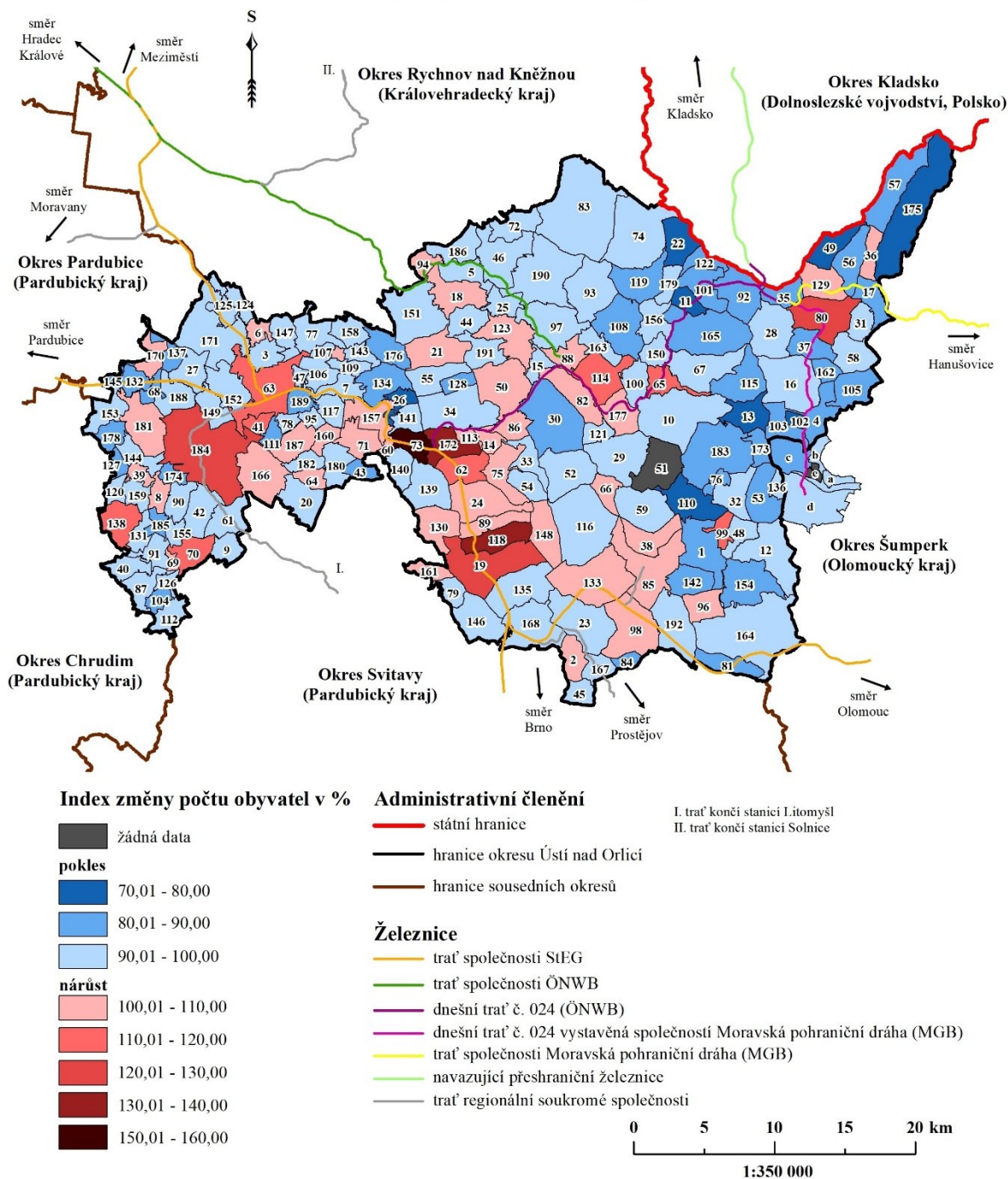
Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování



Na mapách č. 4 a č. 5 je patrné doznívání hospodářské recese v rámci primárně v indexu změny počtu domů ve sledovaném období (Borovička et al. 2013). Ten společně s indexem změny počtu obyvatel vykazuje oproti předchozímu období rovnoměrné rozložení v rámci okresu a spíše než nerovnoměrný nárůst a pokles hodnot vykazuje spíše stagnaci či mírný rovnoměrný nárůst. Počet obyvatel se nejvíce zvýšil v Ústí nad Orlicí, respektive v Kerharticích nad Orlicí a také ve Vysokém Mýtě. Jedním z potenciálních faktorů nárůstu počtu obyvatel v Kerharticích nad Orlicí může být vznik textilní továrny Perla, vystavěné roku 1887, která železnici využívala k přepravě zboží a materiálu (Zahálka 1987). Oblast Ústí nad Orlicí a přilehlých obcí tak pravděpodobně „těžila“ z přítomnosti železnice Olomoucko-Pražské a z připojené trati směřující do oblastí Kladska a Jesenicka. Rozvoj železniční sítě v režii místních organizací nastal v několika oblastech okresu. Konkrétně v úsecích Choceň–Litomyšl, Rudoltice–Lanškroun a Třebovice–Prostějov. Železniční infrastruktura se tak ne svou významností, ale prostorovým rozložením stala v oblasti Orlickoústecka dostupnou. Ke znatelnému zvýšení počtu obyvatel odchází v Lanškrouně, kde může být jedním z podmiňujících faktorů právě přítomnost železnice. V okrese sice dochází k ekonomické aktivitě spojené se zakládáním nových výrobních podniků, jejich efekt se však projevuje až v následujících letech. Železnice v tomto období však nijak výrazně nepřispívá k rozvoji obcí na ní ležících. Města se v tomto období rozvíjí spíše díky svému regionálnímu významu a vliv dopravní infrastruktury není zatím tolik znatelný s výjimkou Ústí nad Orlicí a Parníku (České Třebové).

# INDEX ZMĚNY POČTU OBYVATEL

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1890 - 1900



**Zdroje dat:**

Databáze ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021

František SLANINA

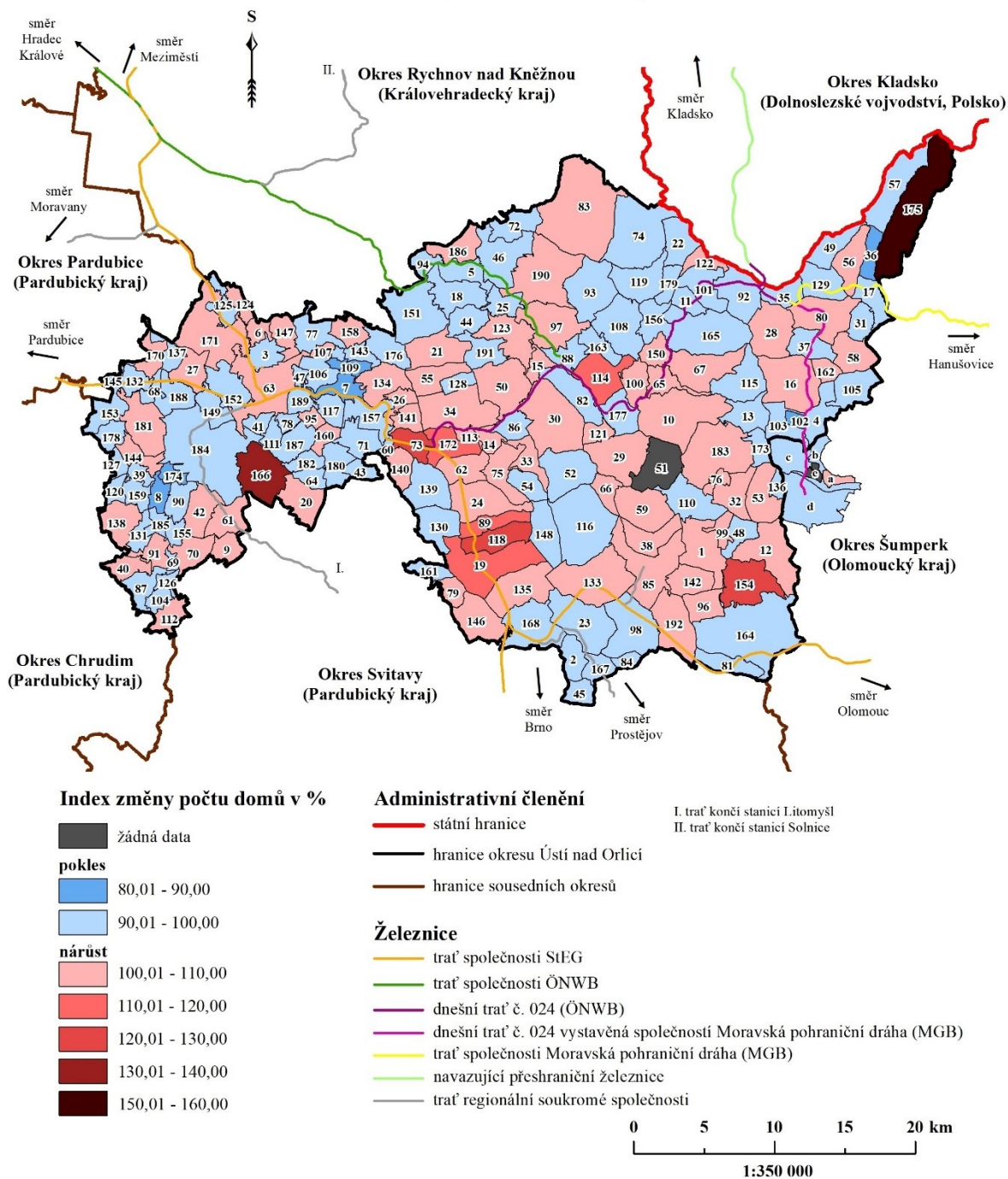
Praha 2021

Mapa č. 6 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1890–1900

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1890 - 1900



## Zdroje dat:

Databáze ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021

František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 7 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1890–1900

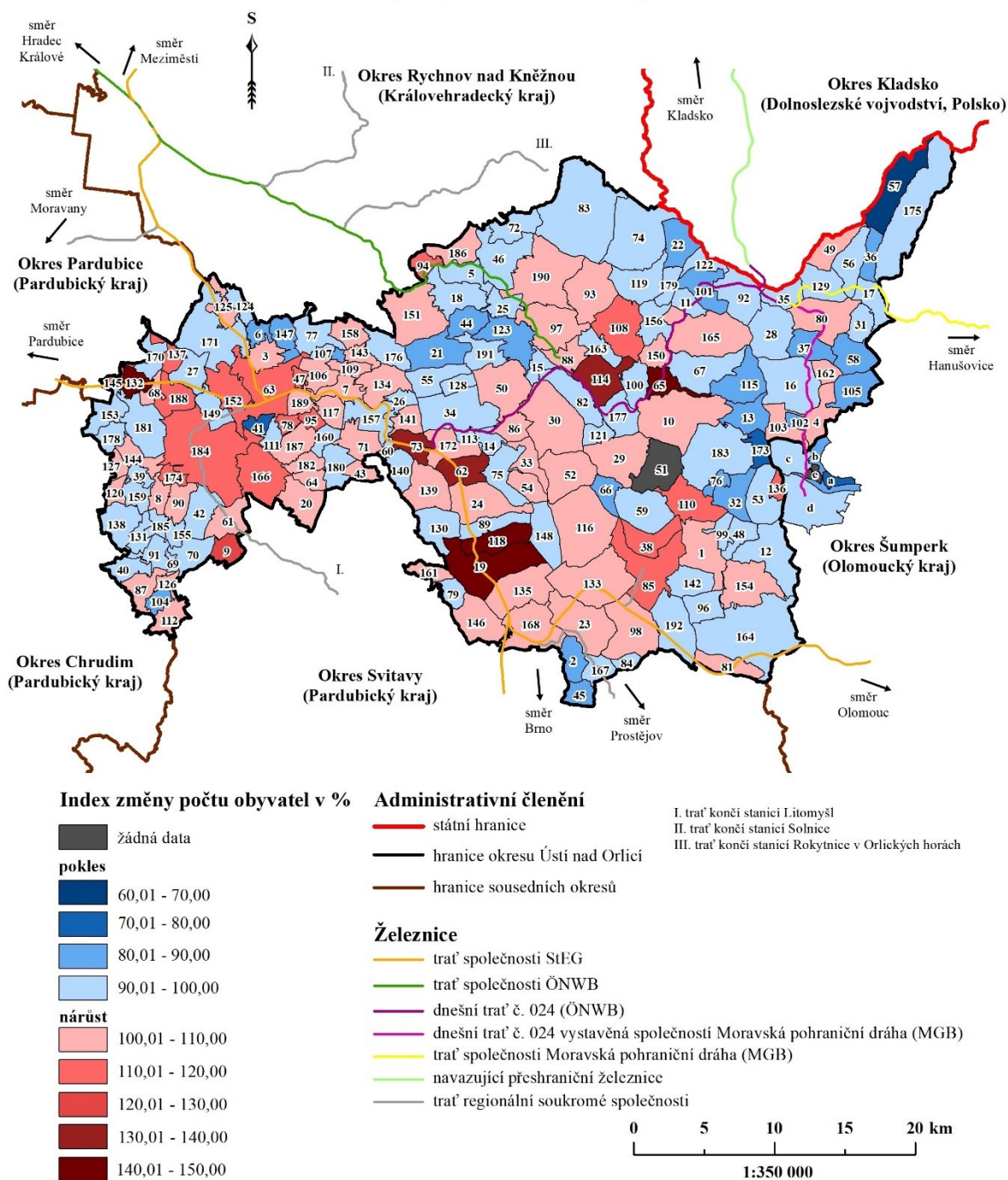
Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

Na mapách č. 6 a č. 7 je velmi dobře patrný již dříve zmíněný trend urbanizace spojený s industrializačním obdobím. Zvýšení počtu obyvatel je patrné hlavně v Králíkách, přes které byla vybudována nová část železnice s konečnou stanicí Štítý. Nárůst vidíme dále, Ústí nad Orlicí, Chocni, České Třebové, Vysokém Mýtě a územím ležícím v jejich blízkosti. Zde se již projevuje efekt trati č. 024 a to v ohledu nárůstu počtu obyvatel a domů v Jablonném nad Orlicí a na Orlici (Kyšperk), kde byla roku 1894 založena mechanická tkalcovna, na základě dostupnosti železnice (Adamec et al. 2008). Většina území okresu vykazuje výrazný pokles počtu obyvatel. Taktéž lze pozorovat nerovnoměrný pokles obyvatel v menších obcích pozorované oblasti a převládajícím trendu vyššího úbytku obyvatel v severní podhorské a příhraniční oblasti okresu oproti obcím západním a jižní v méně členité z hlediska povrchu a s vyšší četností průmyslových center. Počet domů se mění převážně na územích, na kterých leží železnice. Za zvyšováním počtu obyvatel a domů stojí pravděpodobně existence mechanických tkalcoven, které v oblasti vznikaly. Železnice se stala vhodnou pro přepravu materiálu a továrny tak budovaly vlastní vlečky přibližující místo nakládky pro efektivnější logistiku. Jako příklad mechanických tkalcoven můžeme uvést budovy na Orlici nebo ve Hnátnici, kde byla vystavěna vlečka od továrny k zastávce (Vorel 1984), v Kerharticích, Parníku, Lichkově a dalších. Další významnou firmou ovlivňující index se stalo založení továrny Sodomka ve Vysokém Mýtě roku 1895, později známé jako Karosa (Tulis 2011). Roku 1885 vznikla lokální železnice z Rudoltic do Lanškrouna, která napomohla ekonomickému rozvoji lanškrounského okolí. Od té doby vykazuje daná oblast trvale narůstající hodnoty obyvatel a domů, na rozdíl od těch, přes které železnice nevede. Výjimkou je oblast Velké Moravy v severovýchodní oblasti okresu, kde počet domů vzrostl o 34, ale počet obyvatel se o 111 snížil. Hypoteticky mohlo tento výkyv způsobit například hledisko přítomnosti lomu sněžníkovského mramoru (turistika.cz 2014).



# INDEX ZMĚNY POČTU OBYVATEL

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1900 - 1910



**Zdroje dat:**

Databáze ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021

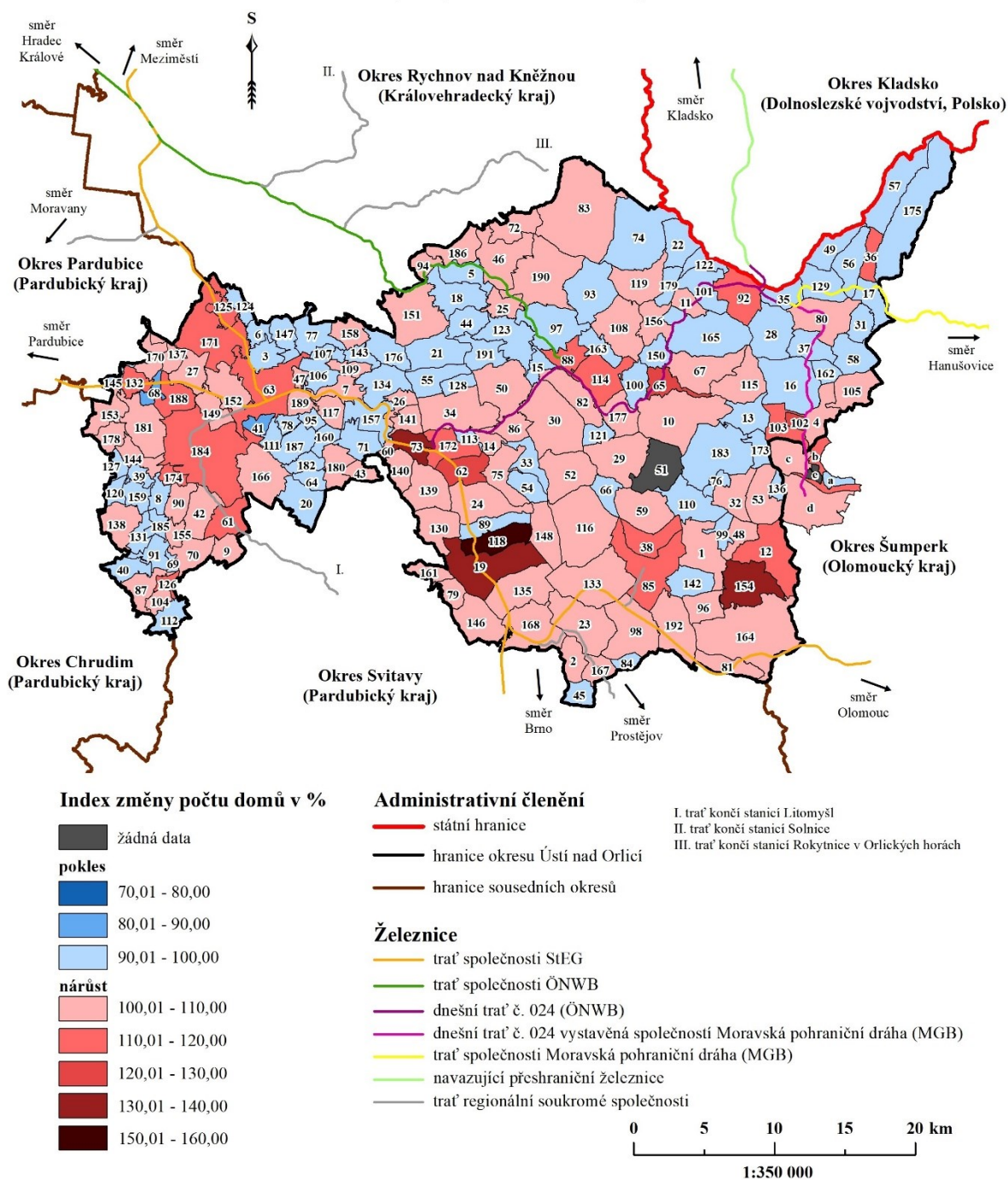
František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 8 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1900–1910

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1900 - 1910



**Zdroje dat:**  
Databáze ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021

František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 9 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1900–1910

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

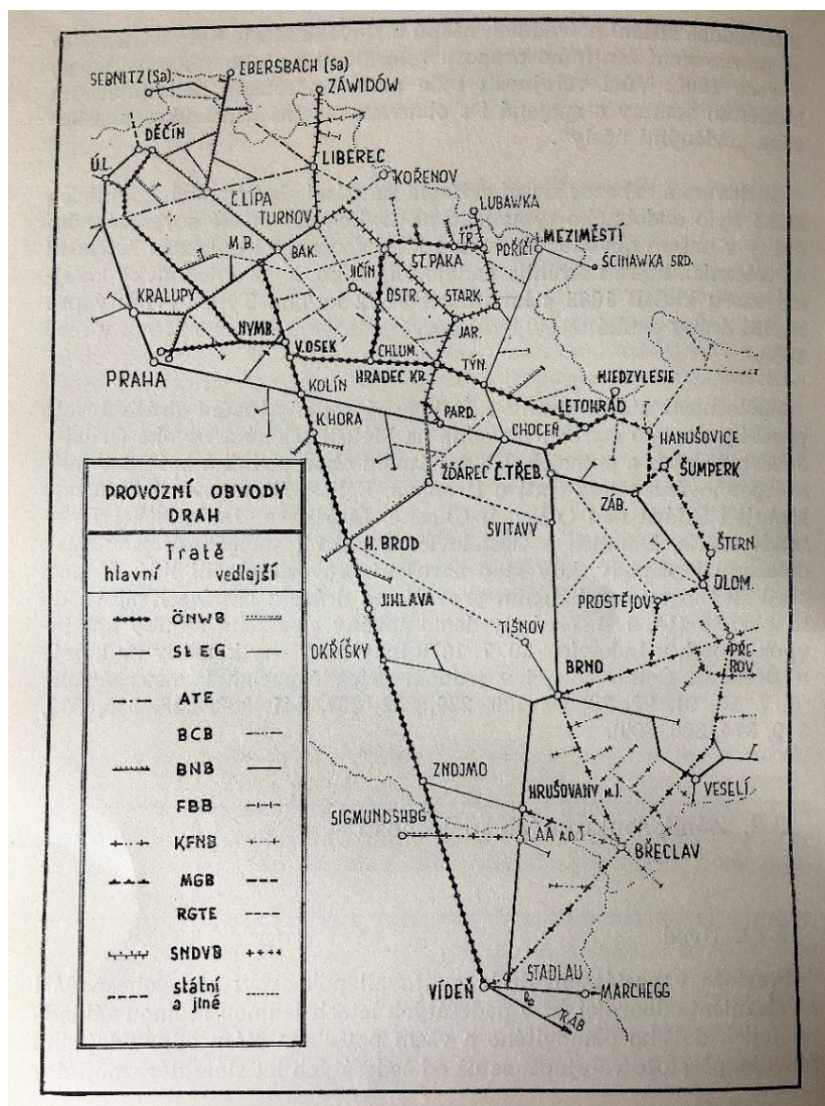
V mapách č. 8 a č. 9 je patrný trend urbanizace spojený se dřívějším vznikem průmyslových podniků v městech okresu. Přírůstek obyvatel je koncentrován do České Třebové, Kyšperka, Jablonného nad Orlicí. Dále pak do obcí dnes náležících městu Ústí nad Orlicí, konkrétně se jedná o Kerhartice nad Orlicí a Hylváty. Více než v přechozích obdobích je také patrný větší rozdíl mezi přírůstkem obyvatel ve městech oproti úbytku obyvatel v menších obcích. Od počátku 20. století je v českých zemích znatelný trend přírůstku dělnického obyvatelstva a stagnace či poklesu obyvatelstva rolnického následkem industrializace. Rodící se průmysl byl v tomto období spojen právě s železnicí. Podle dalších demografických parametrů klesala porodnost, a to primárně v regionech spojených s textilní výrobou (Borovička et al. 2013).

Důležitým faktorem je také příhraniční poloha okresu. K úbytku obyvatelstva totiž dochází převážně v oblasti v blízkosti státní hranice. S tím souvisí také nerovnoměrná rozvinutost obcí okresu Ústí nad Orlicí. Stěhování obyvatel do průmyslových center jako typický jev pro dané časové období, jev se tak nejspíš nevyhnul ani oblasti Podorlicka. V podhůří Orlických hor převládala zemědělská obživa díky čemuž však oblast výrazně, kvůli následkům agrární krize, ekonomicky neprosperovala. Typická byla také textilní výroba, ovšem v pouze malovýrobním měřítku s lokálními odbytišti produktů. Území v podhůří Orlických hor bylo oblastí, kde lokální řemeslná výroba vlivem konkurenčních průmyslových center zanikla a lokální obyvatelstvo se vracelo k zemědělskému způsobu života (Borovička et al. 2013). Odliv obyvatel z této oblasti tak pravděpodobně směřoval do průmyslových center a jelikož nárůst obyvatel větších měst okresu není ekvivalentní úbytku obyvatel z pohraničních obcí, směřovalo místní obyvatelstvo za prací i mimo území okresu. Území, kde se počet obyvatel zvyšuje či stagnuje, vzhledem k rozložení koresponduje s přítomností železnice. Počty domů jsou sice vyrovnanější než počty obyvatel i jejich rozložení je však v tomto období většinou spojené s oblastmi, které protíná železniční síť. V tomto období je konečně znatelný vliv železnice č. 024 zejména ve městech Kyšperk a Jablonné nad Orlicí.



## 6.2 Události před a během první světové války

Vliv železnice na rozvoj okresu Ústí nad Orlicí od jejího vzniku do první světové války je velice znatelný v ekonomickém rozmachu oblasti. Trať č. 024 hrála v hierarchii roli menší než železnice vedoucí z Prahy do Olomouce, ovšem přispěla k rozvoji zbytku okresu (ležícího mimo trať StEG) a k ekonomickému propojení se zbytkem Rakousko-Uherska spolu s Německem. Její efekt na rozvoj okresu se lze však lépe pozorovat na městech již v té době regionálně významných. Severovýchodní oblasti regionu zůstaly ve svém rozvoji oproti zbytku stále v závěsu. K tomuto jevu došlo kvůli nenaplnění některých očekávání společnosti ÖNWB jako například propojení oblasti Podorlicka s Moravou přes trať společnosti MGB, dále kvůli odtoku finančních prostředků na jiné železnice společnosti ÖNWB nebo také neustálému boji s ostatními soukromými železničními společnostmi (viz obrázek č. 2).



Obrázek č. 2 – Provozní obvody soukromých drah před postátněním železnic  
Zdroj: Hendrych (1987), s. 168.



To vše změnilo až zestátnění společností StEG, ÖNWB a SNDVB, které proběhlo 15. října roku 1909. Od uvedeného data přechází výše uvedené společnosti do správy podniku KkStB<sup>6</sup>. Tomuto kroku byla nakloněna většina zaměstnanců železnice ve víře lepších pracovních podmínek a platových hodnocení. Právě drážní zaměstnanci vyhlásili „pasivní rezistenci“ aneb začali pracovat striktně podle předpisů bez jakýchkoliv úkonů navíc. To vedlo k ochromení standartních dopravních podmínek, a nakonec byly soukromé společnosti tímto krokem nuceny nechat se státem, za vysokou finanční kompenzaci, odkoupit. Rakousko-Uhersko plánovalo omladit zastaralý vozový park společností a nastavit nižší tarifní sazby pro přepravu zboží. V osobní dopravě však bylo nuceno kvůli vysokým finančním výdajům oproti soukromým společnostem zvýšit cenu jízdného (Hendrych 1987).

Stejně tak nedošlo ani k zásadnímu navýšení četnosti osobních vlaků ani ke kvalitnějšímu propojení s metropolemi pomocí rychlíkových spojů, došlo však k optimalizaci přepravních proudů (Filip 2004). Rychlíkové spojení s Prahou požadovala většina měst východních Čech, neshodovala se však v provedení. V květnu 1914 bylo navrženo, že rychlíky směřující z Prahy do Hradce Králové budou pokračovat do Broumova nebo Kyšperka, čímž by regiony získali nové možnosti svého rozvoje. Historické události spojené s přípravou a průběhem první světové války bohužel tento krok oddálily (Hendrych 1987).

V období válečného konfliktu byla na železnici obecně zredukována osobní doprava na úkor dopravy nákladní, zejména pak zásobovacího charakteru. V první polovině války byly v území Orlickoústecka soustředěny převážně lazaretní vozy s raněnými vojáky, jelikož kapacity nemocničních zařízení v blízkosti bojových linií byly vyčerpány. Soupravy určené pro přepravu raněných vojáků pak končily většinou v Ústí nad Orlicí a v Žamberku nebo pokračovaly na Náchodsko. Jejich četné přesuny však brzdily běžné spoje určené pro osobní dopravu a vznikal také nedostatek lokomotiv. Například cesta osobního vlaku mezi Ústím nad Orlicí a Mezilesím skoro čtyřikrát déle než ve stavu předválečném. (Filip 2004). Roku 1915 se na železnici směrem od Lichkova začaly objevovat vlaky s německými vojáky mířícími na frontu. Tyto vlaky společně se zásobovacími spoji způsobily jak nedostatek lokomotiv, tak snižovaly životnost souprav

---

<sup>6</sup> Oficiální název Kaiserlich-königliche Staatsbahnen.

a četnost oprav (Hendrych 1987). Důsledky konfliktu doléhaly nejen na železnici, ale i na celý okres a jeho obyvatelstvo. Zásobování výrobních podniků vázlo nejen na nedostatek přepravních vozidel, ale také materiálu potřebného pro výrobu. Tím trpěla hlavně textilní výroba, která byla na Orlickoústecku značně rozšířená (Hendrych 1987). Místní textilní podniky zpočátku zásobovaly vojsko oblečením, ale s postupným nedostatkem výrobních materiálů přecházely na jiné produkty. Výroba postupně přešla třeba k papírovým pytlům, nebo kopřivovému stanovému plátnu. Hlavními artikly, které byly obzvlášť v zimních měsících nedostatkovými, se staly uhlí, petrolej a neposlední řadě strava (Moravec, Adamec 2016).

Roky 1917 a 1918 se pak pro železnici stávaly téměř neúnosnými. Nízké dodávky uhlí zredukovaly běžný provoz na minimum. Ve vlacích se pro nedostatek petroleje ani nesvítilo, což způsobilo nárůst kriminality v podobě krádeží. Principy spolupráce ohledně přepravy a rozdělování zboží, které často nedojelo ani do cílové stanice, podlamovaly už tak zpustošené hospodářství. Zaměstnanci železnice přecházeli postupně k pasivní rezistenci a odporu stejně jako při postátnování železnice v roce 1909. Původně plánovaná militarizace drah nebyla vydána pro očekávanou vlnu nevole u zaměstnanců dráhy, změna výplatních principů však nebyla vhodných východiskem a spustila pouze vlnu nespokojenosti (Hendrych 1987; Moravec, Adamec 2016). Období úpadku však muselo jednou skončit. Válka se chýlila ke konci a železničáři hleděli na časy budoucí, kdy by snad mohlo být lépe. „K 30. 10. 1918 byla nařízena čeština jako služební řeč a od listopadu začali zaměstnanci skládat nové služební sliby Československým drahám a republice. Zaměstnanci německé národnosti, kteří odmítli, byli postupně staženi ze služby a nahrazeni českými“ (Filip 2004, s. 17). Nastala éra, kdy se z drah císařsko-královských staly Československé státní dráhy (dále jen ČSD).

## 7. Éra Československa a železnice v režii ČSD

Nově vzniklá organizace Československé státní dráhy převzala železnice poznamenané válkou a se zastaralým vozovým parkem. I přes rozsáhle finanční výdaje se ČSD pustily do modernizace železnice a vozového parku případně jeho renovaci (Schreier 2010). Důsledkem však bylo zpomalení procesu celkové modernizace železnice. Revitalizace železnice probíhala postupně a z hlediska území Československa nerovnoměrně. Oblast trati č. 024 nebyla výjimkou a blízkost státní hranice s Německem spolu s četným zastoupením německého obyvatelstva v okrese Ústí nad Orlicí situaci příliš nenapomáhala. Obzvláště v období těsně po vzniku republiky. Situaci ve sledované oblasti vykresluje například incident s odcizením lokomotivy vezoucí zásoby potravin do Šumperka českým strojvedoucím a následné obsazení nádraží v Dolní Lipce německou armádou a kontrolou vlaků. Na místo však po sléze dorazil vlak s Československou armádou a nádraží obsadil v jeho prospěch. Němečtí vojáci se stáhli zpět na své území, ale jako reakci rozebrali kolejnice vedoucí do Mezilesí z důvodů zamezení postupu československých vojsk. Provoz mezi stanicemi Lichkov a Mezilesí byl pak obnoven až 19. prosince roku 1919 (Filip 2004). Situace v oblasti trati č. 024 byla napjatá více než ve zbytku okrese Ústí nad Orlicí. Hlavním důvodem byl směr železnice pokračující do Kladska, které se stalo oblastí zájmu československé vlády s vidinou potenciálního územního zisku. Tento fakt umocňoval už tak napjatou situaci v pohraniční části okrese (Musil 2007). Do roku 1920 se situace v pohraničí uklidnila a železnice se vrátila do běžného provozu. Počátkem dvacátých let dvacátého století došlo k úpravám tarifů v oblasti nákladní dopravy i osobní přepravy ve formě zvýšení přepravních cen z důvodu potřeby finančních prostředků na provoz železnic (Hůla 1924). Z hlediska frekvence spojů osobní železniční dopravy se v poválečném Československu na trati č. 024 mnoho nezměnilo. „*Do Ústí nad Orlicí bylo vedeno sedm párů vlaků, z Hradce Králové pět párů do Lichkova, resp. Dolní Lipky, doplněných o vlaky jedoucí pouze do Doudleb nad Orlicí. Z Lichkova do Mezilesí jezdilo šest párů vlaků s návazností na vlaky německých drah. Znatelně slabší pak byla osobní doprava do Hanušovic zajišťovaná čtyřmi páry osobních vlaků*“ (Filip 2004, s. 19). Kvůli zvýšené četnosti spojů, zejména v nákladní dopravě byla počátkem dvacátých let dvacátého století železniční stanice Kyšperk rozšířena o dvě křídla a došlo ke stavbě nové výtopny, která byla naplánována již v roce 1912, ale byla odsunuta z důvodu nedostatku finančních prostředků (Vorel 1984).

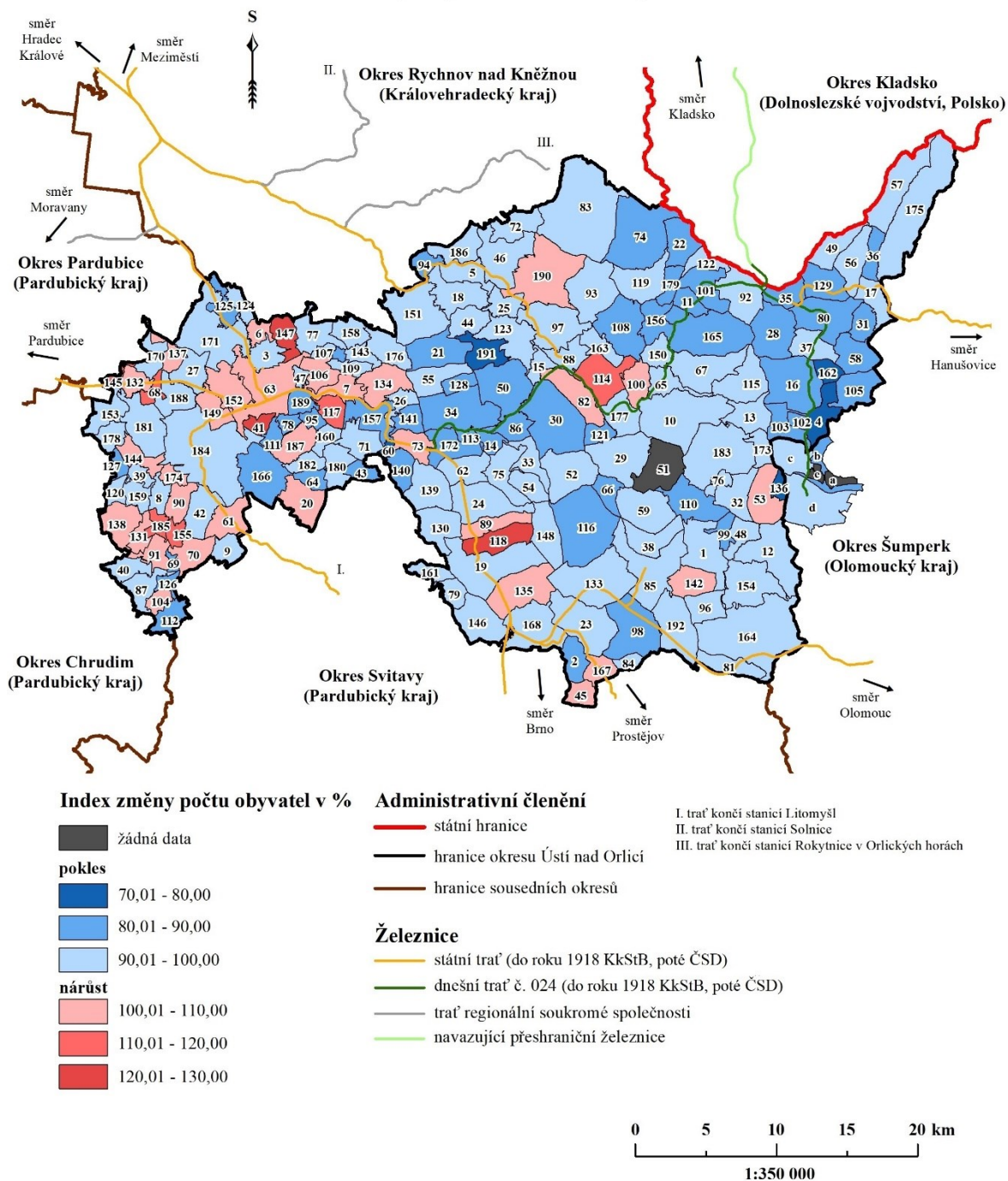
Změny čekaly železnici, stejně jako většinu hospodářských odvětví, ve třicátých letech dvacátého století. Hospodářská krize zasáhla nejen železniční dopravu, ale také průmyslové podniky, na kterých byla závislá nákladní doprava. Docházelo proto k dalším změnám tarifů pro nákladní dopravu za účelem podpory hospodářství na úkor osobní dopravy. S překonáním hospodářské krize však železnici však dostihl technický pokrok. Začala se projevovat konkurenceschopnost nového způsobu dopravy tedy převážně v oblasti osobní přepravy. Na postupnou automobilizaci reagovaly Československé státní dráhy zavedením nových slevových tarifů nebo také zřízením vlastního odvětví autobusové dopravy nebo legislativním omezením pravomocí v oblasti automobilové přepravy. V roce 1935 byly odkoupeny vozy poštovních společností. Kupujícím byly dráhy a tím docílily vlastnictví většiny automobilových dopravních prostředků (Schreier 2010). Železnici však od poloviny třicátých let sužovaly logistické úkoly zadané československou vládou. Jelikož sousední Německo počalo se zbrojením, bylo úkolem železniční a automobilové dopravy přepravit zásoby do podhorských oblastí a materiál potřebný k opevnění oblastí, ve které hrozil vpád potenciálního nepřítele. Tou oblastí bylo Lichkovské sedlo. Osobní doprava nezaznamenala v tomto období žádný velký rozdíl. Počet nákladních vlaků a automobilů směřujících k Lichkovu však značně narůstal (Filip 2004.)

## **7.1 Vývoj obyvatel a domů v období první republiky**

První světová válka značně poznamenala hospodářství nově vzniklé Československé republiky. Poválečná ekonomická úpadek a nezaměstnanost se však v průběhu dvacátých let dvacátého století začaly postupně zlepšovat. Přispívaly k tomu hlavně technické inovace jako například elektrifikace obcí nebo v případě železniční dopravy postupný přechod z parního pohonu na motorový či elektrický (Lacina, Pátek 1995; Filip 2004). Zpočátku železnice pohltila vysoké peněžní sumy, které měly zajistit dorovnání rozdílu ve vozovém parku a stavu železnic v Československých regionech. Do modernizace železnic a vzestupu ekonomiky však počátkem třicátých let 20. století vstoupila globální hospodářská krize (Lacina, Pátek 1995). Ta změnila ekonomické chování obyvatel, způsobila stagnaci rozvoje menších měst a v okrese Ústí nad Orlicí zbrzdila proces urbanizace. Období krizi předcházející však ve sledovaném území probíhalo úplně jinak (viz mapy č. 10 a č. 11).

# INDEX ZMĚNY POČTU OBYVATEL

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1910 - 1921



Zdroje dat:  
Databáze ArcČR 500, Open Street Map 2021, ČSÚ 2021a

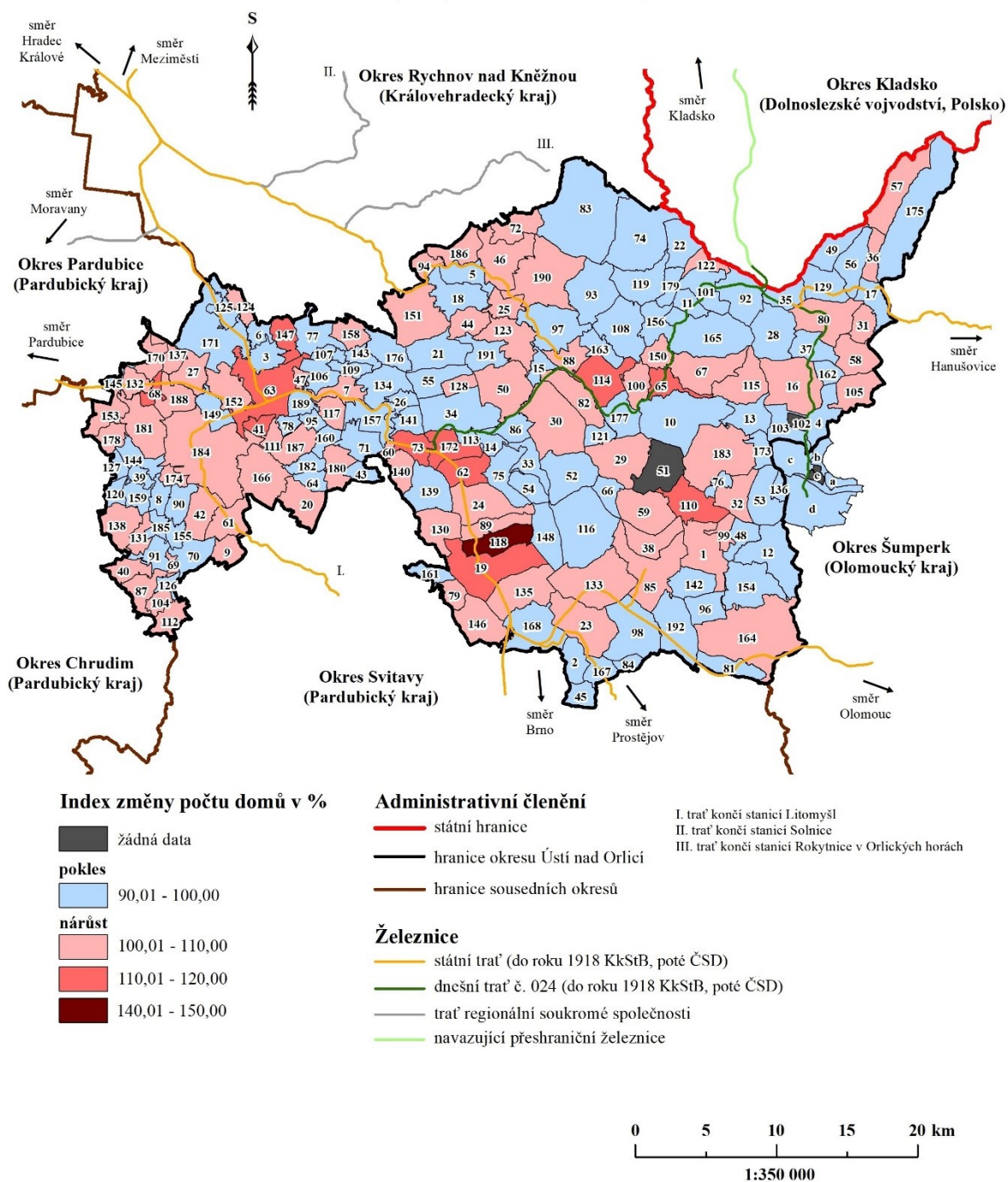
František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 10 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1910–1921

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1910 - 1921



Zdroje dat:  
Databáze ArcČR 500, Open Street Map 2021, ČSÚ 2021a

František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 11 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1910–1921

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

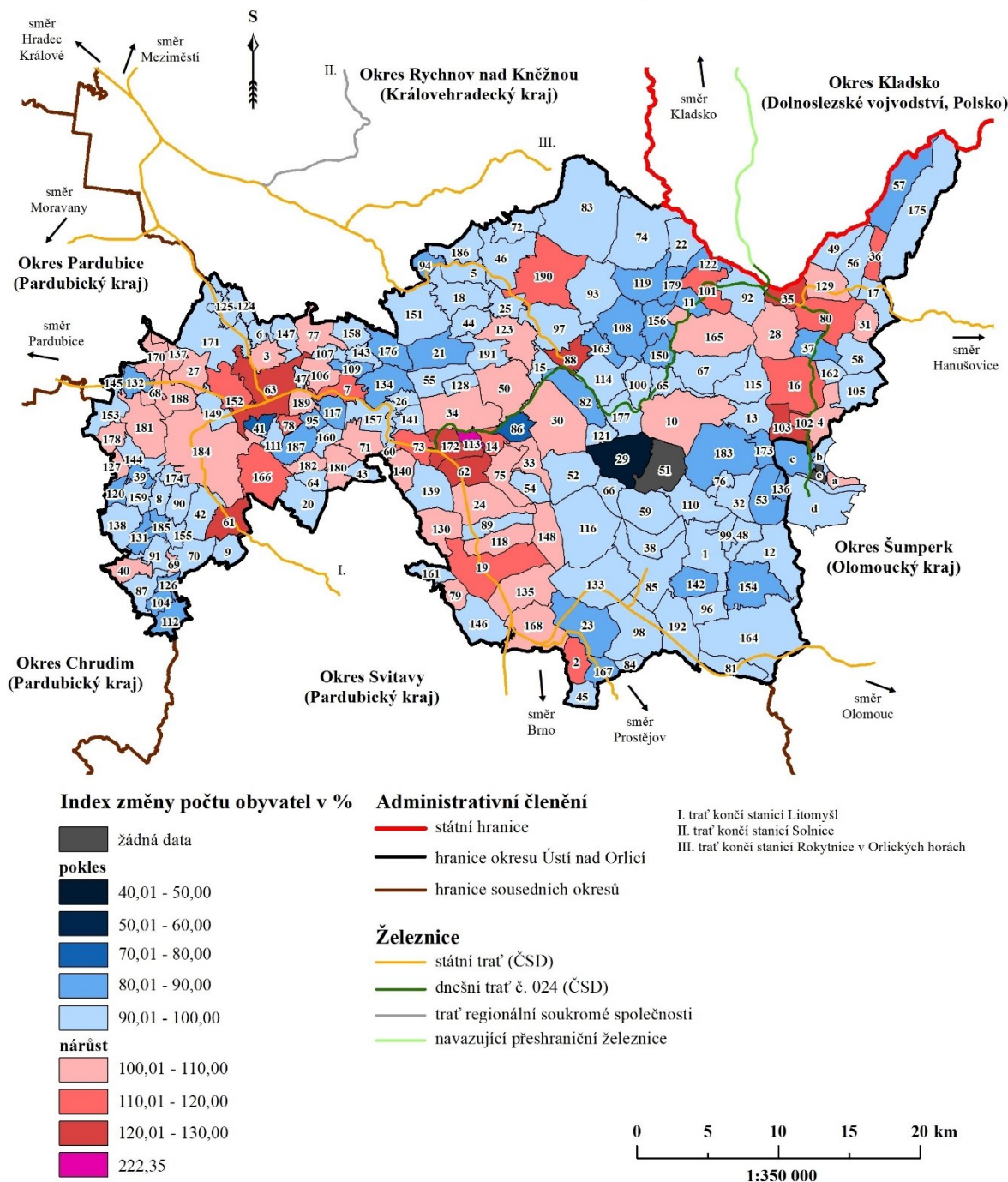
Po první světové válce je ve sledovaném území znatelný poměrně rovnoměrný úbytek obyvatelstva, ale také ne tak markantní zvýšení počtu domů. K tomu většinou dochází v již rozvinutých městech nebo jejich blízkých obcích jako například na území Parníku, který je v tomto období již v podstatě předměstím České Třebové. Úbytek obyvatelstva nejvíce poznamenal příhraniční podhorské a horské oblasti v okolí Mladkova a Králík. Při pohledu na mapu č. 10 je patrné, že poválečný vývoj obyvatelstva má spíše stagnační charakter. Vliv na tom mohou mít například válečné oběti, postupné narovnávání poválečné ekonomiky, které probíhalo v méně rozvinutých oblastech pomaleji než ve vyspělejších městech. To mohlo potencionálně vést k přesunu obyvatel do větších měst ze zemědělských obcí. Dalším ovlivňujícím faktorem mohl být také trend klesající porodnosti který, pokračoval až do druhé světové války (ČSÚ 2020). Zvýšení počtu obyvatel v tomto období nenabývá vysokých hodnot a pohybuje se v řádu desítek, s výjimkou Parníku, kde přibýlo přes 500 obyvatel. Hlavním důvodem pro stagnaci růstu či poklesu počtu obyvatel je primárně první světová válka. K nárůstu obyvatel ve sledovaném období dochází v oblastech, kde se zároveň nejvíce zvyšuje počet domů, což lze spojit s kontinuálním rozvojem průmyslu.

Nejvyšší nárůst domů je patrný na území Parníku, který s Českou Třebovou již tvořil tři kilometry dlouhou aglomeraci, avšak stále byl samostatnou obcí. Na území Parníku se ve dvacátých letech dvacátého století nacházela elektrárna, dvě tkalcovny a nejméně dvě další továrny (Kuča 2002). Ve spojení s železnicí průmyslové podniky zajišťovaly plynulý a rychlejší rozvoj území oproti okolním méně rozvinutým obcím. Další ze stavebně rozvíjejících území jsou Skořenice u města Choceň a Dvořisko, kde se však počet obyvatel nijak významně nezvýšil, pouze se navrátil do předválečných hodnot. Nárůst počtu domů v obcích blízkých Ústí nad Orlicí, konkrétně v Kerharticích a Hylvátech mohl být ovlivněn přítomností textilních továren na jejich území. Na mapách je patrné, nárůst obyvatel a domů si udržela i Orlice, v té době již územně přiléhající k městu Kyšperk. Možné vysvětlení je přítomnost textilní továrny, která před válkou měla až 500 zaměstnanců nebo také zřízení obchodního družstva, což hypoteticky mohlo podnítit podnikatelskou činnost (Adamec et al. 2008).



# INDEX ZMĚNY POČTU OBYVATEL

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1921 - 1930



Zdroje dat:

Databáze ArcČR 500, Open Street Map 2021, ČSÚ 2021a

František SLANINA

Praha 2021

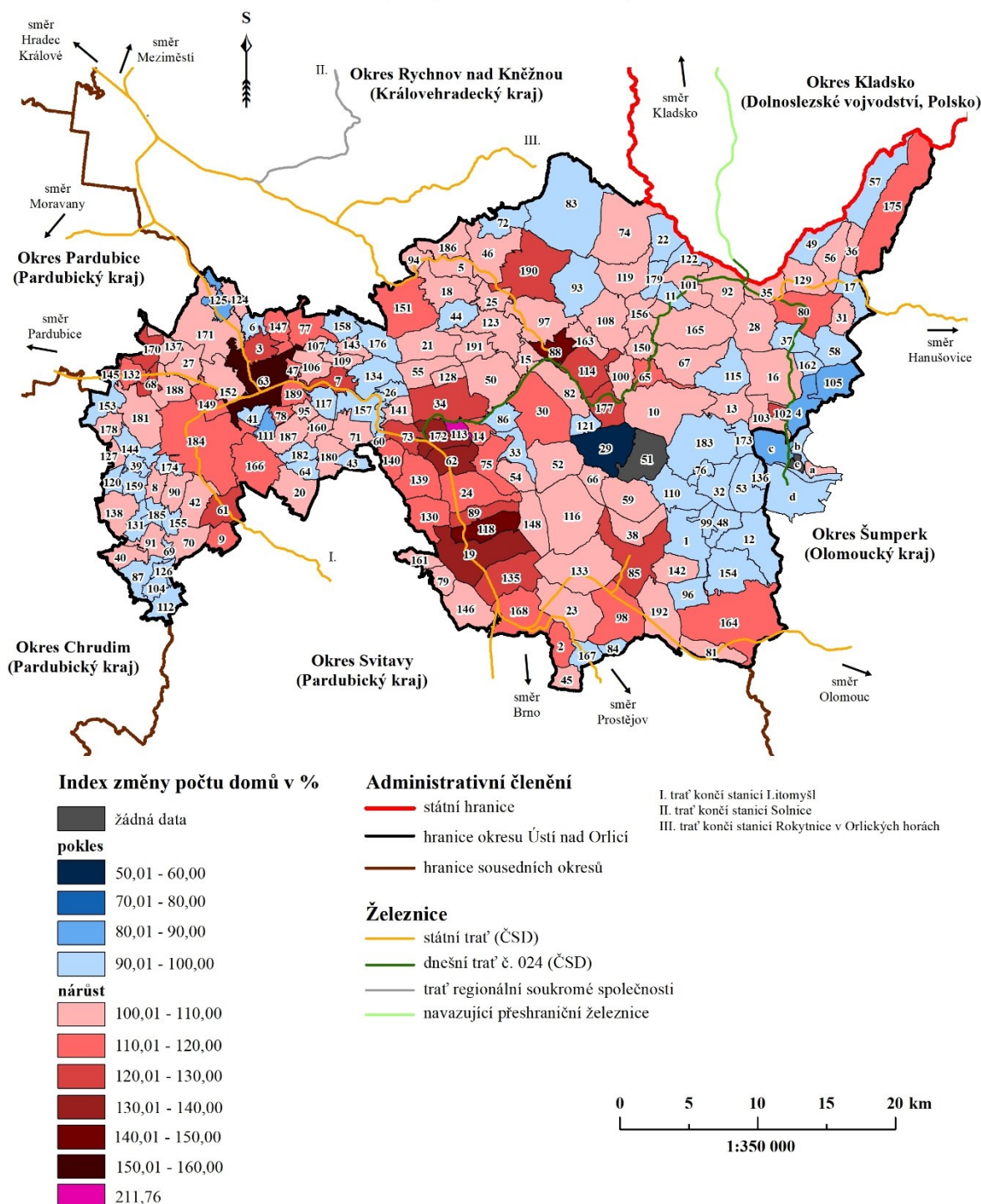
Mapa č. 12 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1921–1930

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování



# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1921 - 1930



František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 13 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1921–1930

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

Poválečná stagnace růstu počtu obyvatel v okrese přetrvávala i období 1921–1930. Pokud se na sledovaném území zvyšuje počet obyvatel, dochází k tomu většinou v oblastech blízkých železnici. Nejvíce pak v místech průmyslových podniků jako předchozích sledovaných obdobích, i když hodnota růstu počtu obyvatel není zdaleka tak významná jako ne přelomu devatenáctého a dvacátého století. Za to nárůst počtu domů je oproti předchozím sledovaným časovým doposud nejvyšší a patrný na většině pozorovaného území. Nejvíce patrný nárůst obyvatel počtu obyvatel a domů lze pozorovat ve Vysokém Mýtě. Dále v Oldřichovicích u Ústí nad Orlicí, kde obě hodnoty vzrostly téměř dvojnásobně. Za zmínku však stojí i značný rozvoj Chocně, kde je rozvoj ovlivněn průmyslovými podniky v blízkosti železnice (Kuča 1997). Kromě kontinuálního nárůstu počtu obyvatel a domů v městech a okolních obcích Ústí nad Orlicí, České Třebové, Chocně a Vysokého Mýta můžeme pozorovat i nárůst v dříve méně rozvinutých oblastech jako například okolí Žamberka, Kyšperka nebo také Červené Vody. U poslední dvou jmenovaných lokalit je pravděpodobně rozvoj podmíněn přítomností textilního průmyslu (Kuča 1996, Kuča 1998). Největší pokles obyvatel a domů vykazuje obec Dolní Čermná. Obecně obce v jihovýchodní části okresu jsou v tomto období oproti zbytku okresu zaostávající, obzvláště v oblasti stavebního rozvoje. Příčinou toho jevu by mohla být například absence dopravního propojení s některým z center, a to jak železničního, tak silničního. Tato skutečnost ovlivňující míru výstavby je patrná i v současnosti.

## 7.2 Události na Orlickoústecku mezi roky 1930–1950

Již v roce 1929 začal průmysl na Orlickoústecku pociťovat krach na Newyorské burze a následující celosvětové hospodářské krize. Místní textilní i ostatní průmyslové podniky byly ovlivněny zejména nižším odbytem zboží do zahraničí a snižování stavu zaměstnanců se nevyhnula většina z nich. Úpadek způsobený vlivem nepříznivých přírodních podmínek na počátku třicátých let dvacátého století, zaznamenalo i zemědělství. Následkem bylo zvýšení nezaměstnanosti s ním spojenými čím dál početnější stávkami a demonstracemi. Část nezaměstnaných občanů našlo své uplatnění v nově vzniklých výtopnách železničního depa v České Třebové, jejich počet však byl vzhledem k nezaměstnanosti v dnešním okrese Ústí nad Orlicí, která v roce 1931 činila 924 osob, vcelku zanedbatelný. V letech 1931 a 1932 pociťovaly ekonomickou krizi především oblasti závislé na zaměstnanosti menších podniků převážně v podhorských oblastech, ty však zachraňoval fakt, že většina zaměstnanců přežívala i s nižší výplatou díky vlastnictví hospodářského stavení (Halamka et al. 1995; Cihlár 2000). V hospodářském úpadku značně utrpěl především textilní průmysl. V okrese ubylo především mnoho malých tkalcoven a provozoven rodinného charakteru. Zaměstnanost postupně začínala stoupat, a to nejen v textilním, ale především ve stavebním průmyslu. Tento jev souvisel se stupňující se politickou situací, zejména pak po roce 1933 a Hitlerově nástupu k moci. Na území okresu Ústí nad Orlicí mělo početné zastoupení německy mluvícího obyvatelstva, obzvláště v obcích kolem Králík a Lanškrouna. V těchto oblastech byly také nesilnější sympatie s fašistickou ideologií (Cihlár 2000). „*Politická situace a horečné zbrojení v sousedním Německu dávaly tušit, k čemu se schyluje. Lichkovské sedlo jako výhodný nástupní prostor pro německý útok bylo třeba zajistit stavbou pásma železobetonového opevnění nikterak malých rozměrů*“ (Filip 2004, s. 21).

Společně se stavbou přehrady v Pastvinách, která byla dokončena v roce 1933, dával projekt stavby pohraničního opevnění pracovní příležitost nemalým počtům stavebních dělníků. Pro lokální vznikla možnost dodávek stavebních materiálů k čemuž byla využívána převážně železnice. Projekt pohraničního opevnění tak většinově vymýtil nezaměstnanost například na Žamberecku (Cihlár 2000). Díky transportu stavebního materiálu nabývala nákladní doprava na intenzitě zejména v posledních předválečných letech. Významnou změnou bylo také zavedení motorových lokomotiv, které byly oproti parním lokomotivám efektivnější. Došlo také k rozšíření kolejnic na nádraží Ústí nad

Orlicí směrem ke Kyšperku (Vorel 1984). V roce 1938 byl počet vlaků mířící ke státní hranici na Orlickoústecku během jednoho dne vyšší než sto (Filip 2004).

Pro zkoumané území přichází osudná rána ve formě Mnichovské dohody, která oblast rozdělila v půl. Východní část se stala součástí provincie Sudetenland, stejně jako většina území dnešního okresu Svitavy a Šumperk. Západní část zůstala pod správou Protektorátu Čechy a Morava (viz. Mapa č. 14 a č. 15). Vystavěné pohraniční opevnění se tak rázem ocitlo na území Německa. Trať č. 024 se stala přeshraniční dráhou a v Jamném nad Orlicí byla zřízena celnice. I po ní utíkalo mnoho obyvatel nesouhlasících s německou politikou a v prvních dnech po Mnichovské dohodě musely být vypraveny zvláštní vlaky pro české i německé uprchlíky ze Sudet do vnitrozemí (Trojan, Vaňourek 2010). Železnice byla vytížena již před válkou místním obyvatelstvem. Po vypuknutí války získal železniční úsek mezi Ústím nad Orlicí a Lichkovem na významu v zájmu Německa (Filip 2004). V prvních válečných letech nabývá železnice na celém Orlickoústecku německý charakter. Mění se struktura zaměstnanců, drážní domy se maskují a jsou odstraňovány symboly Československého státu (Vorel 1984). V dobách válečných získaly železnice Orlickoústecka na významu díky své strategické poloze. Jelikož se část města Ústí nad Orlicí nacházela mimo území Protektorátu Čechy a Morava, začalo Německo modernizovat železniční prvky pro své budoucí využití. Například byla vytvořena kolej přímo propojující železnici Olomoucko-Pražskou a trať č. 024.<sup>7</sup> Oblast byla za druhé světové války využívána pro rychlíková spojení Berlína a Vídně, Královce nebo i Narviku. (Navrátil 2014).

Vytížení železnice ustávalo až ke konci války. Osobní železniční dopravu bylo možné využít jen na kratší vzdálenosti a se zvláštním povolením. Svou roli sehrála železnice především během května roku 1945, kdy ji hojně využívaly partyzáni pro přesuny munice a přepady německých transportů. Po konci druhé světové války čítal denní počet osobních spojů dvanáct vlaků (Vorel 1984). „*Velká pozornost byla věnována osídlování pohraničí. Z Kyšperka byl 26. 5. 1945 vypraven obsazovací vlak, který vezl železniční zaměstnance k osídlení stanic ve znovunabytých pohraničních oblastech*“ (Vorel 1984, s. 12). Jelikož území Sudet bylo navraceno Československu, ale německé obyvatelstvo bylo vysídleno, docházelo k osídlování navraceného území novým obyvatelstvem. Stejná situace nastala

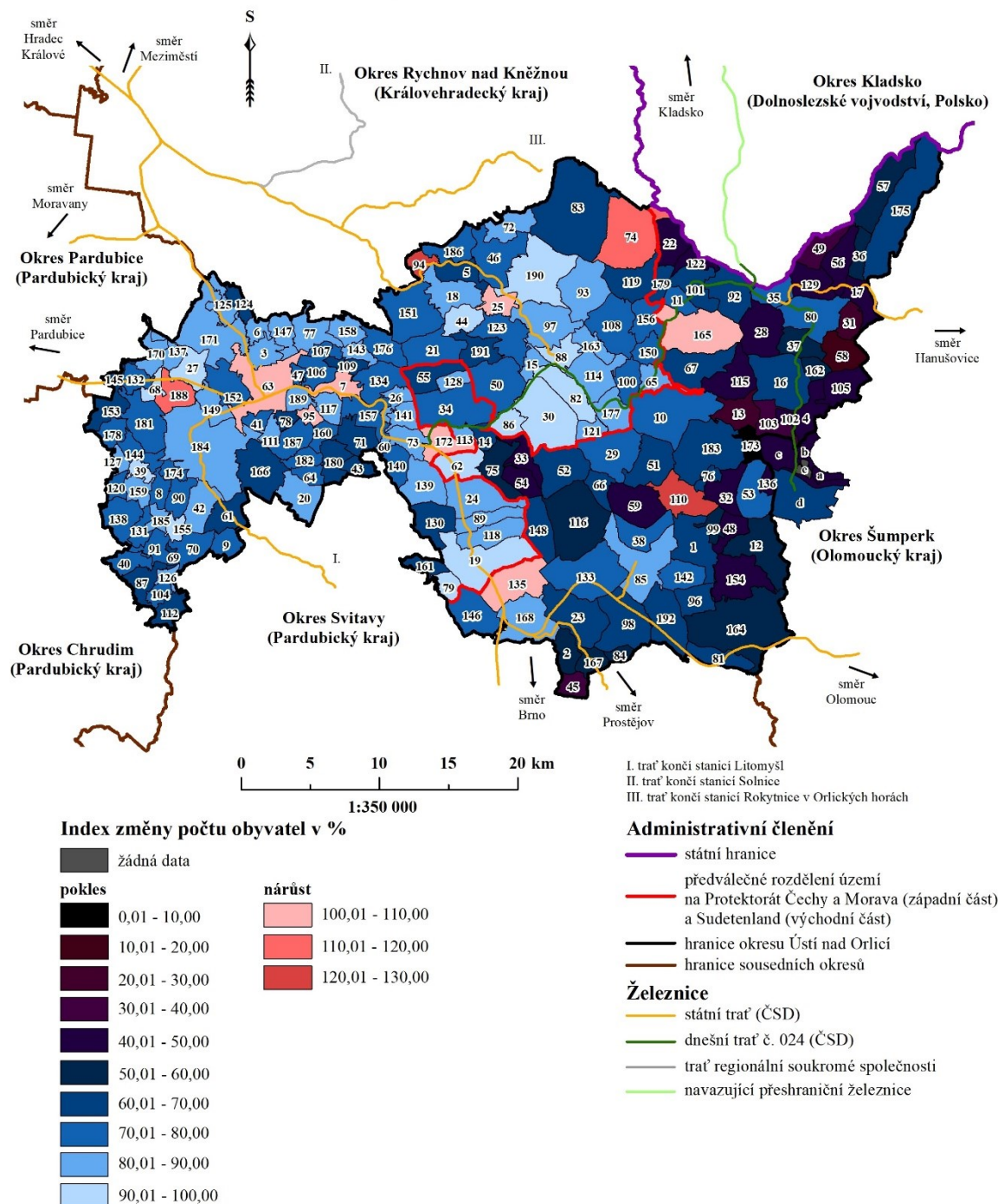
---

<sup>7</sup> Doposud se koleje těchto tratí spojovaly pouze systémem výhybek a oddělovala je nádražní budova.

v sousedním Kladsku, které však po druhé světové válce nespadlo pod Německo, ale stalo se polským územím. I v této oblasti tak docházelo k novému osídlování a pro jeho uskutečnění byla využívána železnice. Postupně byl navyšován počet spojů osobní dopravy a v roce 1946 byly zavedeny dodávky pšenice z Polska do Československa, takže i nákladní vlaky zvyšovaly své počty na železnici. Následně byl obnoven rychlíkový provoz přes Lichkov do nyní již polského Mezilesí. I přesto, že se ČSD vzpamatovávaly a provoz na železnici se dařilo obnovovat, nastává další krize naší republiky ve formě února roku 1948 (Filip 2004). *„Dne 30. 12. 1948 byly zřízeny dopravní národní podniky Československé dráhy a Československá automobilová doprava. Od 1. 1. 1949 se tak ČSD staly národním podnikem as oblastními ředitelstvími. Začal další, tentokrát již pětiletý plán a naplno se rozběhlo budování socialismu pod vedením Komunistické strany Československa. Plánované hospodářství dolehlo i na železnici, kde se začaly uplatňovat novátorské metody podle sovětských vzorů, pro naše podmínky většinou naprosto nevhodné“* (Filip 2004, s. 27-28).

# INDEX ZMĚNY POČTU OBYVATEL

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1930 - 1950



František SLANINA  
Praha 2021

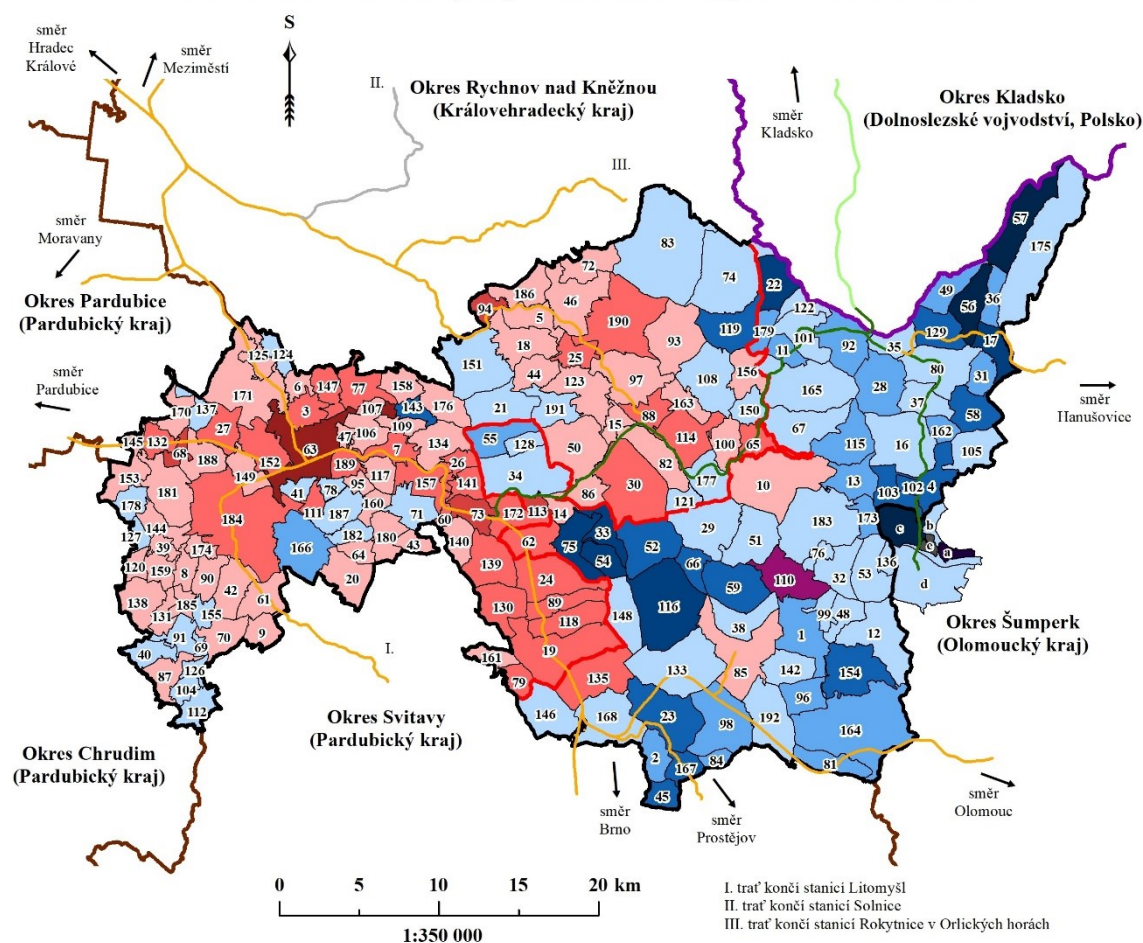
Mapa č. 14 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1930–1950

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování



# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1930 - 1950



## Index změny počtu domů v %

žádná data	
<b>pokles</b>	<b>nárůst</b>
40,01 - 50,00	100,01 - 110,00
50,01 - 60,00	110,01 - 120,00
60,01 - 70,00	120,01 - 130,00
70,01 - 80,00	130,01 - 140,00
80,01 - 90,00	140,01 - 150,00
90,01 - 100,00	150,01 - 160,00
	160,01 - 170,00
	170,01 - 180,00
	180,01 - 190,00
	190,01 - 196,43

## Administrativní členění

- státní hranice
- předválečné rozdělení území na Protektorát Čechy a Morava (západní část) a Sudetenland (východní část)
- hranice okresu Ústí nad Orlicí
- hranice sousedních okresů
- Železnice**
  - státní trať (ČSD)
  - dnešní trať č. 024 (ČSD)
  - trať regionální soukromé společnosti
  - navazující přeshraniční železnice

## Zdroje dat:

Databáze ArcČR 500, Open Street Map 2021, ČSÚ 2021a

František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 15 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1930–1950

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

Na mapách č. 14 a č. 15 jsou jasně patrné důsledky druhé světové války. Z hlediska obyvatelstva je rozdělení území na Protektorát Čechy a Morava a provincii Sudetenland patrné i bez hranice v mapových výstupech naznačené červenou linií. Poválečný odsun německy mluvícího obyvatelstva měl značný dopad právě na bývalé území Sudet a některé obce se tak z menších vesnic staly spíše osadami. Populace se v pohraniční oblasti regionu vlivem odsunu Němců a válečných ztrát snížila o čtvrtinu (Vaishar et al. 2009). Počet obyvatel si tak udrželo jen pár měst a obcí, které se dle mapy č. 14 nacházely na železnici. Lidé se oblasti podhůří Orlických hor znovu přesouvaly do měst, která se díky své průmyslové základně rychleji vzpamatovávala z válečného konfliktu. Ve změně počtu domů lze pozorovat podobný průběh jako u obyvatelstva. Stavební činnost probíhá nejvíce v Chocni, České Třebové, Ústí nad Orlicí, Kyšperka, Jablonného nad Orlicí, Žamberka a jejich okolí. Nejde však pouze o vyjmenování měst Orlickoústecka, jak by se na první pohled mohlo zdát. Ke stagnaci nebo spíše k úbytku počtu domů totiž dochází v okolí Štítů, Králík a Lichkova. Tento jev je téměř totožný s bývalou hranicí Sudet. Neobjasněným pak bohužel zůstává téměř dvojnásobný počet domů v obci Nepomuky.

Poválečná obnova hospodářství a růstu jednotlivých obcí je tak závislá nejen na jejich geografické poloze v ohledu správního hlediska během druhé světové války, ale svou roli zde, jak lze pozorovat na mapách č. 14 a č. 15 zřejmě hrála i železnice. Podstatně významnější však byl rozvoj v okolí Olomoucko-Pražské dráhy a trať č. 024 spolu s tratí č. 021 vedoucí do Týniště nad Orlicí a dále do Hradce Králové měly význam pouze pro Žamberecko a Kyšperecko. Králicku a Štítecku v tak zásadních demografických změnách nemohla pomoci ani železnice a většina obcí z těchto oblastí se k počtu obyvatel a domů před druhou světovou válkou přiblížila až na počátku 21. století nebo jej znovu nedosáhla.



### 7.3 Orlickoústecko během mezi léty 1950–1970

Vývoj území dnešního okresu Ústí nad Orlicí byl po roce 1948 stejně jako na celém území Československa poznamenán kolektivizací zemědělství a znárodněním výrobních podniků. Zkoumaná oblast byla charakterizována jako pohraniční region. Její dosídlení mělo značný vliv na proměny především oblastí podél státní hranice s Polskem. Na území, které bylo původně bydlištěm převážně německého obyvatelstva byly přesídlení nejen Češi z vnitrozemí, ale také Slováci a mnoho dalších národnostních skupin. Pohraničí se tímto krokem stalo ještě více nesourodým celkem, než jakým bylo dříve. Časté byly také opuštění lokality umístěných obyvatel, kteří se navraceli do své domoviny. Sociální vazby mezi spoluobčany podkopávaly také zvěsti o ukrývání nepřátelských živlů v pohraničních oblastech (Nosková 2009). Pohraničí tedy postrádalo pracovníky, a i přes iniciativní kroky Československé vlády, vznikala stále markantnější rozdíly mezi pohraniční oblastí a průmyslovou oblastí Orlickoústecka. Větší textilní závody byly znárodněny a sdruženy do podnikových závodů. Menší podniky poválečnou činnost většinou neobnovily nebo byly přiřazeny pod větší závody. V městech, kde vládl textilní průmysl, se po druhé světové válce začaly rozvíjet nové průmyslové podniky. Například elektrotechnické závody v Králíkách, Žamberku a Letohradě (do 1. 8. 1950 nazýván Kyšperk), závod ČKD v Chocni, Kovostav v Ústí nad Orlicí, Kovovýroba v České Třebové nebo továrna Tesla v Lanškrouně (Häufner 1960). Pro hodnocené období je tedy charakteristický nerovnoměrný rozvoj území okresu Ústí nad Orlicí ve větším měřítku než v minulosti.

Významnou změnou z hlediska správního členění byl vznik okresu ústí nad Orlicí jako územně správní jednotky k 11. 4. 1960. Do té doby bylo území rozděleno do menších okresních jednotek jejichž sídly byla města Rychnov nad Kněžnou, Žamberk, Vysoké Mýto, Ústí nad Orlicí, Litomyšl a Lanškroun, z toho okres Žamberk spadl pod Královehradecký kraj. Dle nového správního členění spadl okres Ústí nad Orlicí pod Východočeský kraj vzniklý spojením krajů Královehradeckého, Pardubického a části Jihlavského a Brněnského (Semotanová et al. 2007).

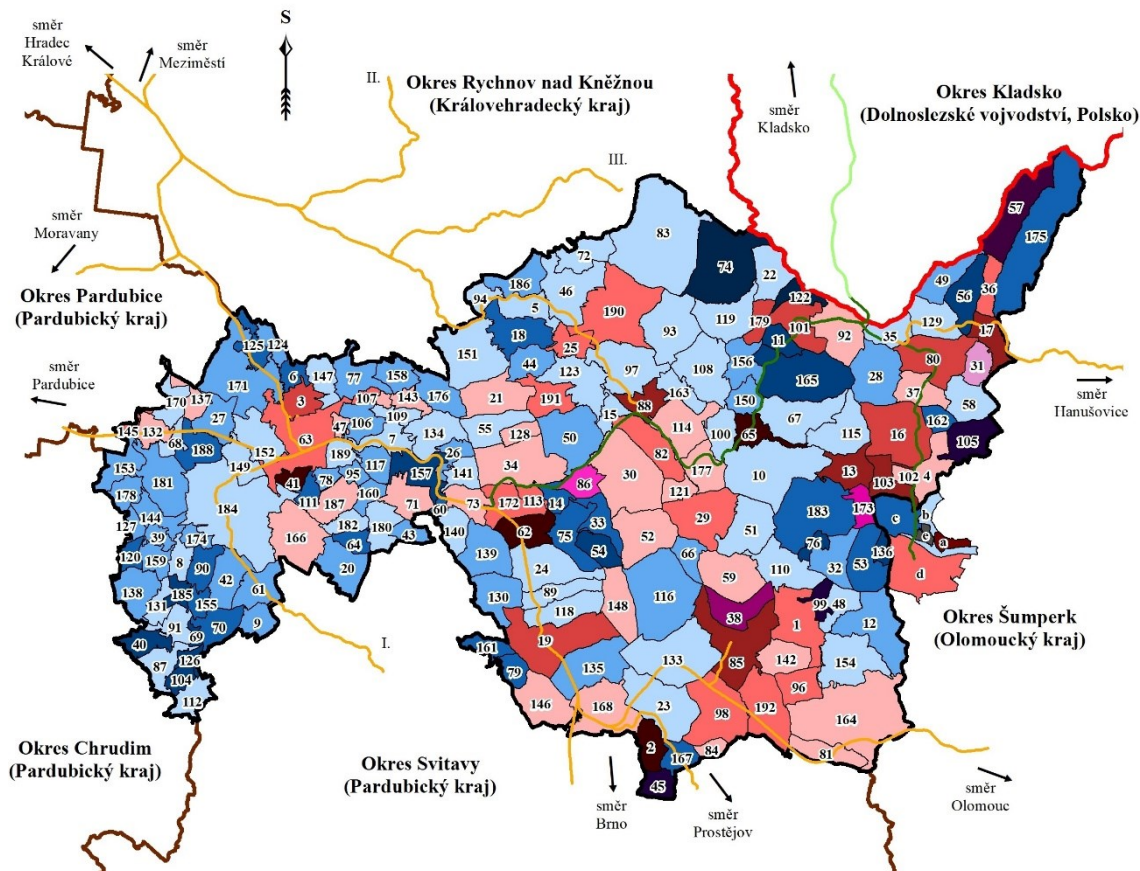
Na Orlickoústeckých železnicích ve sledovaném období započala intenzivnější výměna parních lokomotiv za motorové. Motorizace v úseku Ústí nad Orlicí–Letohrad započala již v roce 1936, jednalo se však pouze o pouhé čtyři kusy, které po druhé světové válce byly oproti ostatním motorovým lokomotivám značně zastaralé. V roce 1954 byly dodány

motorové vozy řady M 131.1, díky čemuž byl nahrazen vozový park z předválečných let na poli osobní dopravy. Ke konci 60. let byly pak pro osobní dopravu dodány motorové vozy ř. 240.0 (Vorel 1984; Filip 2004). S nástupem nového vládního režimu po roce 1948 se však změnila pravidla na železnici. „*Od 1. 5. 1951 bylo předpisem nařízeno na všechny lokomotivy a motorové vozy dosadit nebo namalovat rudé hvězdy jako symboly vlády pracujícího lidu. Také prvorepublikové a válečné uniformy byly nahrazeny novými podle sovětského vojenského vzoru s celou školou hodností a sloužícími ke zdůraznění polovojenské organizace nových ČSD*“ (Filip 2004, s. 28). Železnice v tomto období správně podléhala ministerstvu obrany, všechny nová drážní vozidla musela procházet zkouškou Drážního úřadu KNV a vlaková osobní doprava byla řízena co největší možné míře vnitrostátně (Schreier 2010). I přes komunistický režim se však dráha dále rozvíjela. Od roku 1957 jezdily po Olomoucko-Pražské dráze elektrické lokomotivy, navýšil se počet spojů mezi Ústím nad Orlicí a Letohradem, který se ovšem od padesátým do sedmdesátých let nezměnil (Filip 2004).

V dopravních statistikách začal v padesátých letech dvacátého století sílit pojem automobilová doprava a železnice pocítovala vliv této konkurence. Automobilizace probíhala na našem území již ve třicátých letech dvacátého století, přerušila ji však druhá světová válka. Individuální automobilová doprava byla na počátku vlády komunistického režimu odsuzována jako antisocialistická a tedy nevhodná. Režim nesouhlas s pořizováním automobilů projevoval v tržním ohledu především nízkou produkcí a vysokou pořizovací cenou (Štemberk, Jakubec, Šalanda 2020). Ke konci padesátých let dvacátého století se však postoj režimu změnil, zejména kvůli ekonomickému hledisku, jelikož lidé spořicí na předražená auta zadržují státní kapitál a také pro „populistické“ kroky udržení přízně a jistoty obyvatelstva (Štemberk, Jakubec, Šalanda 2020). To se ovšem netýkalo nákladní automobilové dopravy, která přejímala za železnici, díky lepší efektivitě, především přepravu kusových zásilek na vzdálenosti kratší či specifické trasy a některá železniční skladiště tak zůstávala prázdná (Filip 2004). Během šedesátých let dochází ke zlepšení silniční infrastruktury, produkce automobilů je však stále mnohem nižší než poptávka. Podstatný rozvoj automobilismu přichází teprve v sedmdesátých a osmdesátých letech dvacátého století (Štemberk, Jakubec, Šalanda 2020).

# INDEX ZMĚNY POČTU OBYVATEL

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1950 - 1970



## Index změny počtu obyvatel v %

Žádná data

### pokles

30,01 - 40,00
40,01 - 50,00
50,01 - 60,00
60,01 - 70,00
70,01 - 80,00
80,01 - 90,00
90,01 - 100,00

### nárůst

100,01 - 110,00	170,01 - 180,00
110,01 - 120,00	180,01 - 190,00
120,01 - 130,00	190,01 - 200,00
130,01 - 140,00	200,01 - 210,00
140,01 - 150,00	210,01 - 220,00
150,01 - 160,00	220,01 - 230,00
	230,01 - 240,00
	240,01 - 250,00
	250,01 - 260,00
	260,01 - 270,00
	270,01 - 280,00
	280,01 - 290,00
	290,01 - 300,00
	300,01 - 310,00
	310,01 - 320,00
	320,01 - 330,00
	330,01 - 340,00
	340,01 - 350,00
	350,01 - 360,00
	360,01 - 370,00
	370,01 - 380,00
	380,01 - 390,00
	390,01 - 400,00
	400,01 - 410,00
	410,01 - 420,00
	420,01 - 430,00
	430,01 - 440,00
	440,01 - 450,00
	450,01 - 460,00
	460,01 - 470,00
	470,01 - 480,00
	480,01 - 490,00
	490,01 - 500,00
	500,01 - 510,00
	510,01 - 520,00
	520,01 - 530,00
	530,01 - 540,00
	540,01 - 550,00
	550,01 - 560,00
	560,01 - 570,00
	570,01 - 580,00
	580,01 - 590,00
	590,01 - 600,00
	600,01 - 610,00
	610,01 - 620,00
	620,01 - 630,00
	630,01 - 640,00
	640,01 - 650,00
	650,01 - 660,00
	660,01 - 670,00
	670,01 - 680,00
	680,01 - 690,00
	690,01 - 700,00
	700,01 - 710,00
	710,01 - 720,00
	720,01 - 730,00
	730,01 - 740,00
	740,01 - 750,00
	750,01 - 760,00
	760,01 - 770,00
	770,01 - 780,00
	780,01 - 790,00
	790,01 - 800,00
	800,01 - 810,00
	810,01 - 820,00
	820,01 - 830,00
	830,01 - 840,00
	840,01 - 850,00
	850,01 - 860,00
	860,01 - 870,00
	870,01 - 880,00
	880,01 - 890,00
	890,01 - 900,00
	900,01 - 910,00
	910,01 - 920,00
	920,01 - 930,00
	930,01 - 940,00
	940,01 - 950,00
	950,01 - 960,00
	960,01 - 970,00
	970,01 - 980,00
	980,01 - 990,00
	990,01 - 1000,00

## Zdroje dat:

Databáze ArcČR 500, Open Street Map 2021, ČSÚ 2021a

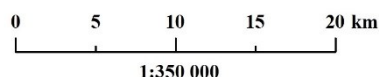
## Administrativní členění

- státní hranice
- hranice okresu Ústí nad Orlicí
- hranice sousedních okresů

## Železnice

- státní trať (ČSD)
- dnešní trať č. 024 (ČSD)
- navazující přeshraniční železnice

- I. trať končí stanicí Litomyšl
- II. trať končí stanicí Solnice
- III. trať končí stanicí Rokytnice v Orlických horách



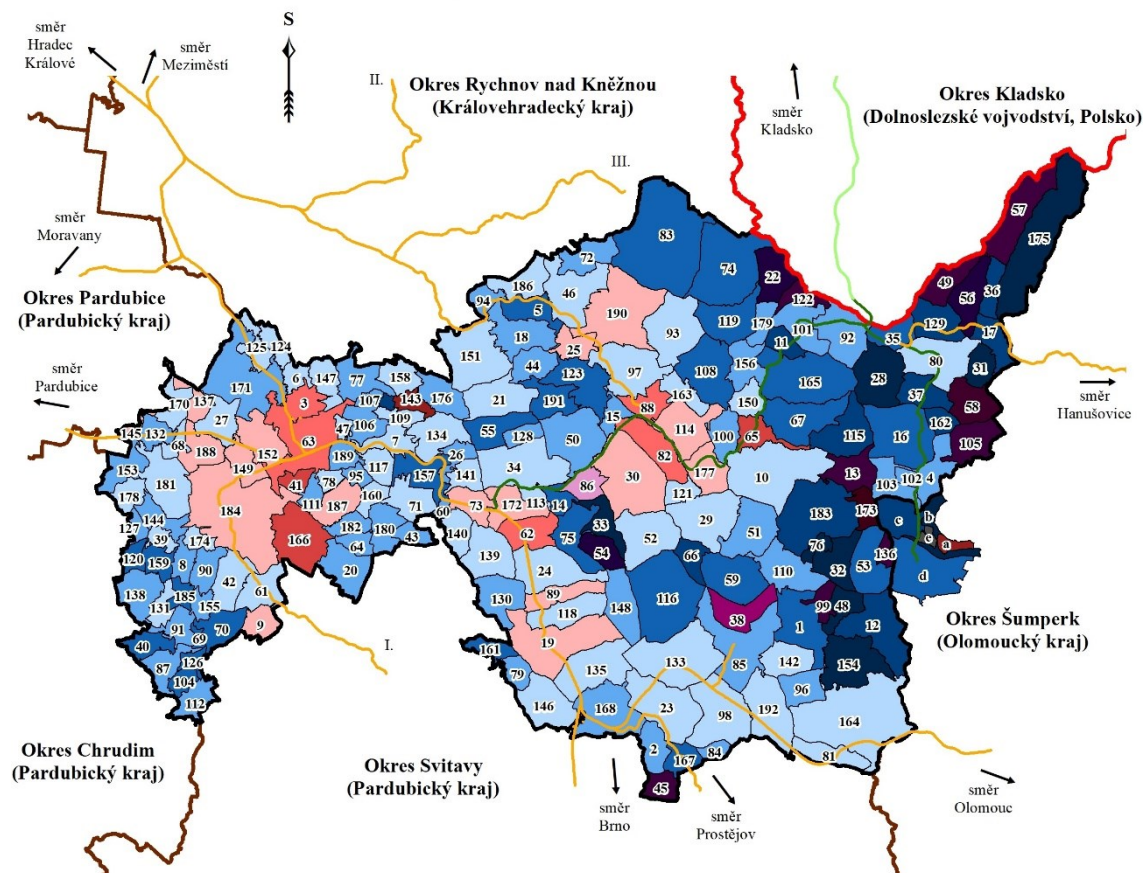
František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 16 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1950–1970

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1950 - 1970



## Index změny počtu domů v %

Žádná data
<b>pokles</b>
10,01 - 20,00
20,01 - 30,00
30,01 - 40,00
40,01 - 50,00
50,01 - 60,00
60,01 - 70,00
70,01 - 80,00
80,01 - 90,00
90,01 - 100,00

## nárůst

100,01 - 110,00	170,01 - 180,00
110,01 - 120,00	221,80
120,01 - 130,00	
130,01 - 140,00	

## Zdroje dat:

Databáze ArcČR 500, Open Street Map 2021, ČSÚ 2021a

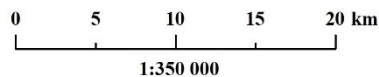
## Administrativní členění

- státní hranice
- hranice okresu Ústí nad Orlicí
- hranice sousedních okresů

## Železnice

- státní trať (ČSD)
- dnešní trať č. 024 (ČSD)
- navazující přeshraniční železnice

- I. trať končí stanicí Litomyšl
- II. trať končí stanicí Solnice
- III. trať končí stanicí Rokytnice v Orlických horách



František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 17 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1950–1970

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

Na mapách č. 16 a č. 17 je znatelný zcela odlišný vývoj počtu obyvatel a počtu domů ve sledovaném období v okrese Ústí nad Orlicí. Nejvyššího populačního nárůstu, i když to není na první pohled zřejmé, dosahují katastrální území Dolní Třešňovec (Lanškroun), Hylváty (Ústí nad Orlicí), Choceň, Jablonné nad Orlicí, Lanškroun, Letohrad. U jmenovaných území se jedná o přibližně tisícový nárůst obyvatel, u České Třebové, Lanškrouna a Ústí nad Orlicí o více než 2000 obyvatel. Značný podíl na tom, proč se právě tyto oblasti populačně rozšířily mají místní průmyslové podniky, které byly v poválečných a raně socialistických letech pracovní jistotou a potencionálním důvodem ke změně bydliště. Při takovém trendu by se dal očekávat také populační růst Vysokého Mýta. Zde však počet obyvatel poklesl o skoro 500. Důvodem může být poloha města mimo hlavní železniční trať. Pohraniční oblast pak vlivem vysídlení německého obyvatelstva ztratila značnou část své populace, a i přes dosídlení zůstali některé obce skoro prázdné. Pohraniční území, kde se téměř zdvojnásobil počet obyvatel byla Dolní Hedeč. Zde došlo k navýšení sledované hodnoty vlivem komunistické „akce K“, jejíž první část proběhla ze 13. na 14. dubna roku 1950. Akce proběhla pod záštitou Státní Bezpečnosti a Státním úřadem pro věci církevní. Během noci bylo převedeno 2376 řeholníků z 28 řádů a 219 řádových domů do centralizačních a internačních klášterů. Jeden z nich se nacházel právě v Dolní Hedeči (Horáková Maixnerová 2010). Nejvyšší přírůstek obyvatel pak vykazují Valteřice, kde se však počet obyvatel zvýšil z 20 na 42 a nejedná se tedy o významnou hodnotu, kterou však zkresluje index zobrazený v mapě č. 16.

V počtu domů lze v průmyslových oblastech pozorovat podobný vývoj jako v počtu obyvatel i když nárůst je znatelně menší. V pohraničních oblastech většina domů po původním obyvatelstvu zůstaly opuštěny, a proto byly ponechány ladem nebo určeny k demolici. Území přišlo tak o základní prvky napomáhající regionálnímu rozvoji a stav společně s počtem domů v pohraničních oblastech zapříčinil prohloubení mezi jádrovou a periferní oblastí okresu Ústí nad Orlicí. Na území Králicka a Žamberecka bylo také rozhodnuto o částečném zalesnění a zřízení vojenského prostoru podél státní hranice, což z oblasti nečinilo atraktivní místo k životu a někteří nově příchozí obyvatelé postupně domy opouštěli (Nosková 2009). Ve sledovaném období je vliv železnice sice stále patrný, avšak již ne v takové intenzitě jako v dřívějších letech. Urbanizační rozvoj se stále orientuje na města ležící na železnici, ale například Vysoké Mýto, které se nachází mimo hlavní železniční trasy ve sledovaném období oproti ostatním průmyslovým centrům zaostává.

## 7.4 Orlickoústecko od normalizace po pád socialismu

Na sledovaném území probíhala sedmdesátá a osmdesátá léta dvacátého století podobně jako v ostatních částech Československa spíše periferního charakteru. Vládní opatření podporující rodinný růst způsobila vysoký nárůst populace vlivem porodnosti, kdy největší efekt toho trendu je patrný v polovině sedmdesátých let dvacátého století (Kalinová 1999). Nárůst populace mezi lety 1970 až 1980 přesáhl v okrese Ústí nad Orlicí 6000 obyvatel. V následujícím desetiletí se demografický vývoj změnil a celkový počet obyvatel na Orlickoústecku stagnuje (ČSÚ 2021a). Hospodářství se pak od ekonomických reforem začalo orientovat zpět k centrálnímu plánování. To však nebylo schopno udržet krok jednak se západními státy a také s nastupující vědecko-technickou revolucí (Půlpán 1993). Nedostatky hospodářského systému pak způsobovaly sociální frustraci a zavinily úpadek ekonomiky spolu s nedostatkem zboží žádaného širokou veřejností zejména po roce 1980. Ekonomické počínání vlády komunistického Československa tak bylo jedním z faktorů, které podřývaly všeobecnou důvěru obyvatelstva v dosavadní vládní systém (Otáhal 2002). Důležitým ekonomickým odvětvím byla výroba automobilů. Těch se v sedmdesátých a osmdesátých letech do oběhu nedostávalo v míře poptávky a automobil stále nebyl pouze spotřebním zbožím, ale spíše dlouhodobým užitkovým artiklem. Automobilová výroba pozorovatelně stagnovala především v druhé polovině osmdesátých let, a i přes tuzemskou špatnou dostupnost osobních vozidel klesal i vývoz produktů do zahraničí, kde vozy z Československa oproti lokálním výrobcům nezvládaly držet krok v inovacích (Štemberk, Jakubec, Šalanda 2020).

Nejen ekonomika, ale i situace bydlení měla v dobách normalizace v Československu velké nedostatky a stejně jako u hospodářství se jí režim ujal po svém. „*V období mezi lety 1960–1990 představovala panelová sídliště dominantní, často prakticky jediný způsob výstavby nových bytů (odhlédneme-li od svépomocné výstavby rodinných domků)*“ (Špaček 2012, s. 971). Změna nastává až po roce 1989, kdy se trend výstavby panelových sídlišť a zděných bytových domů mění v růst satelitních městeček a touze obyvatelstva po vlastní nemovitosti.

Na železnici se v počátcích sledovaného období taktéž neudály žádné výrazné inovativní pokroky či jiné změny. Po roce 1968 v železniční osobní dopravě stále postupovalo nahrazování parních lokomotiv motorovými vozy. Ty však především v úseku

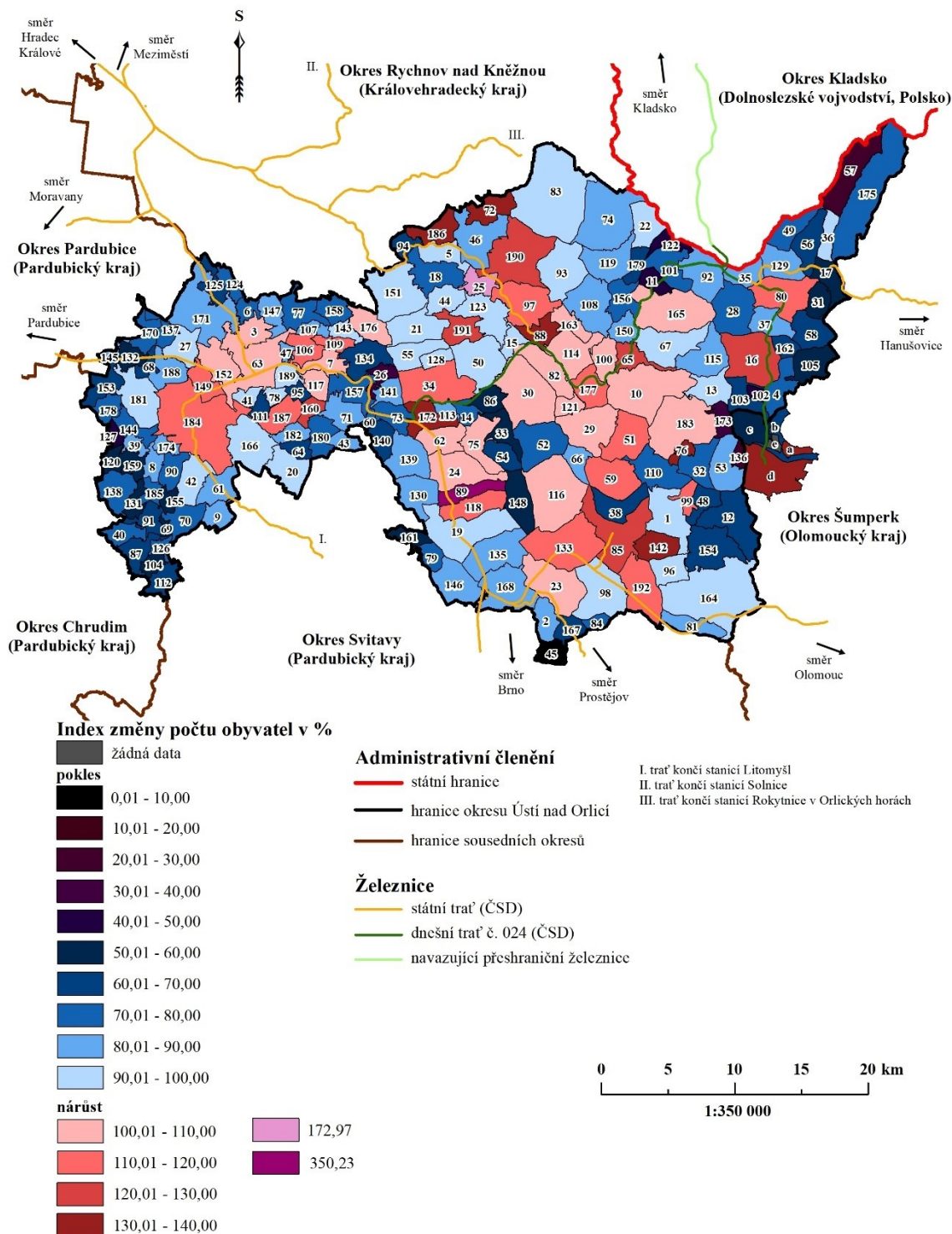
Letohrad–Lichkov hojně využívány v zimním období, kvůli poruchovosti motorových vozů a také z důvodu vytápění vozů. K definitivní motorizaci osobní dopravy pak došlo koncem května roku 1976 a k definitivní motorizaci v roce 1978. Propojení s Kladskem i nadále zajišťovaly rychlíkové soupravy, ovšem regionální dopravu zajišťoval pouze jeden pár osobních vlaků. Počet spojů v osobní železniční dopravě se během sedmdesátých let dvacátého století výrazně neměnil. Nadále se v osobní dopravě mezi Ústím nad Orlicí a Letohradem, pohybovalo 13 párů osobních vlaků a stejné množství mezi Týništěm nad Orlicí a Letohradem (Filip 2004). Z důvodu nevyhovujících technických podmínek proběhla mezi lety 1974–1976 výměna místy původních dřevěných železničních pražců za železobetonové. Tím se rychlost vlakových spojů zvýšila na 60 km/h. Další úpravy trati postupně přinášely i vyšší rychlosti (Beňák 2009).

Trat' č. 024 čekala velice zásadní proměna ve formě elektrifikace železničního úseku Ústí nad Orlicí–Lichkov. V roce 1980 byla schválena modernizace úseku z Ústí nad Orlicí do Letohradu a stavbě se přizpůsobovaly i technické podmínky trati. Například hláska v Lanšperku se změnila na výhybnu a po celé délce úseku trati byly upraveny přejezdy a zabezpečovací zařízení. Stavba sloupů budoucího trakčního vedení započala v roce 1981 a již 29. 12. 1982 vyjela první elektrická lokomotiva z Ústí nad Orlicí do Letohradu (Vorel 1984). Díky tomu byl zaveden nový spěšný vlak mezi Letohradem a Prahou. Po roce 1989 narůstá intenzita železniční dopravy obzvlášť směrem do Polska, a to díky zrušení centrálně plánovaného hospodářství a změně orientace z východních, mnohdy dotovaných trhů, směrem a rozvinutý západ Evropy (Filip 2004). Zbylý úsek trati jak na území okresu Ústí nad Orlicí, tak Kladska se modernizace dočkal až po vzniku České republiky a Polské republiky. Modernizace tak využívaly pouze spoje osobní dopravy v elektrifikovaném úseku. Pro regionální dopravu pokračující do Kladska a dálkových spojů z Hradce Králové byly i nadále využívány diesellové soupravy z důvodu absence elektrického vedení v úseku Letohrad–Lichkov a Týniště nad Orlicí–Letohrad. S pádem socialismu a rozdělení drážního podniku spadaly dráhy Orlickoústecka, stejně jako zbytek nově vzniklé české republiky pod České dráhy, jež byly stále státním podnikem.



# INDEX ZMĚNY POČTU OBYVATEL

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1970 - 1991



**Zdroje dat:**  
Databáze ArcČR 500, Open Street Map 2021, ČSÚ 2021a

František SLANINA  
Praha 2021

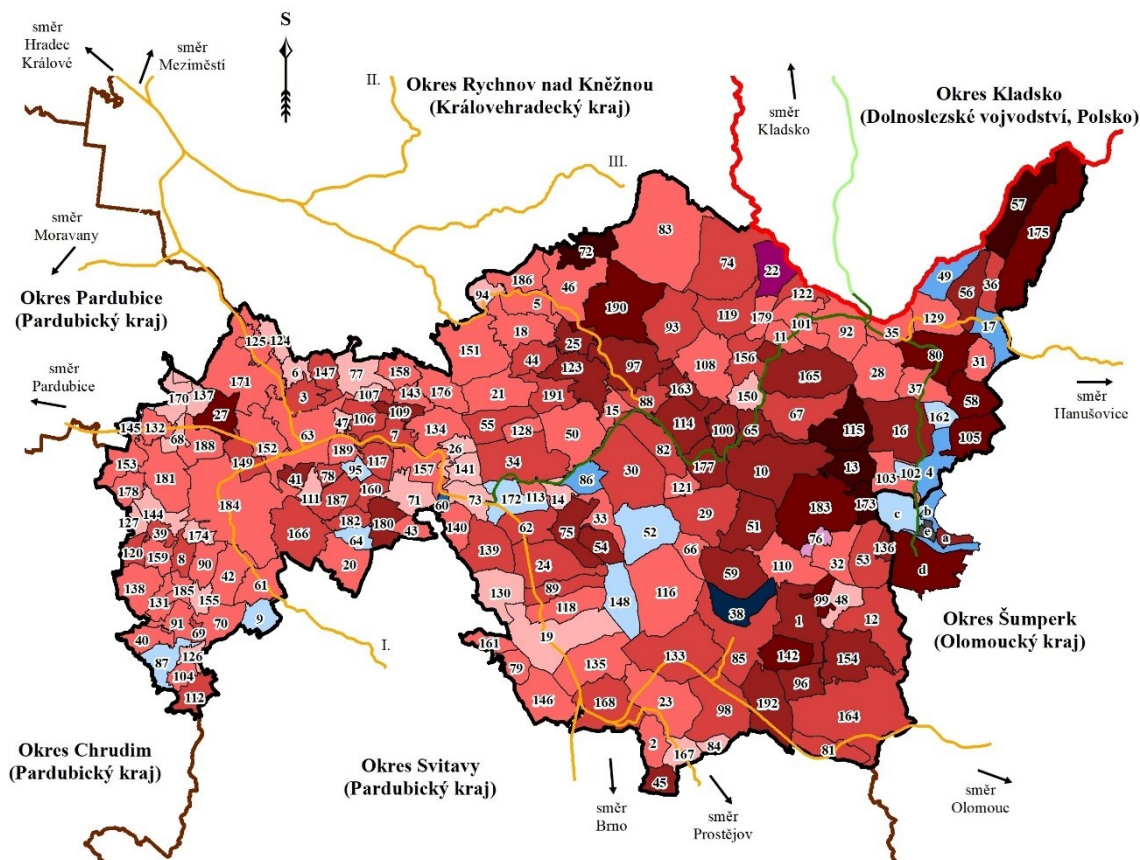
Mapa č. 18 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1970–1991

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

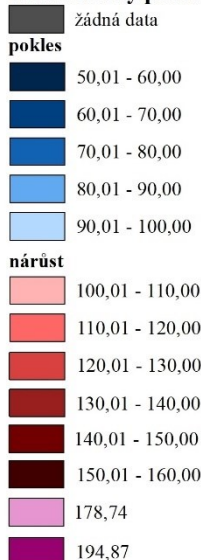


# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1970 - 1991



## Index změny počtu domů v %



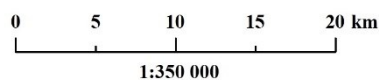
## Administrativní členění

- státní hranice
- hranice okresu Ústí nad Orlicí
- hranice sousedních okresů

## Železnice

- státní trať (ČSD)
- dnešní trať č. 024 (ČSD)
- navazující přeshraniční železnice

- I. trať končí stanicí Litomyšl
- II. trať končí stanicí Solnice
- III. trať končí stanicí Rokytnice v Orlických horách



## Zdroje dat:

Databáze ArcČR 500, Open Street Map 2021, ČSÚ 2021a

František SLANINA  
Praha 2021

Mapa č. 19 – Index změny počtu domů v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1970–1991

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování

Počet obyvatel na Orlickoústecku se v letech 1970 až 1980 navýšil o 6000 obyvatel, ale v další dekádě se již nezvyšoval. Z dat pořízených při Sčítání lidu domů a bytů 1970 a 1991 je však patrné, že města Česká Třebová (Lhotka), Choceň, Jablonné nad Orlicí, Králíky, Letohrad, Lanškroun, Ústí nad Orlicí, Vysoké Mýto a Štítý vykazují celkový nárůst obyvatel o více než 10 000. Tento kvantitativní údaj je příkladem urbanizace, která na Orlickoústecku probíhala až do pádu socialismu. Nejvýrazněji, o více než 1500 obyvatel, se počet obyvatel zvýšil ve Lhotce u České Třebové, která v té době již tvořila předměstí České Třebové. Stěhování na Orlickoústecku neprobíhalo pouze v rámci měst, ale také v obcích, které se však většinou nacházely v blízkosti měst. Jádrovými oblastmi se postupným vývojem jasně v tomto období stávají města Ústí nad Orlicí a Česká Třebová. Prohlubování rozdílů jádrových a periferních oblastí tak nadále pokračovalo.

V počtu domů zažívá okres Ústí nad Orlicí nebyvaný nárůst. U měst je většinou způsoben výstavbou panelových sídlišť nebo zděných bytových domů. Tento jev lze podle vybraných dílů publikace *Města a Městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* pozorovat například v České Třebové, Ústí nad Orlicí, Lanškrouně, Letohradě a v Žamberku. Největší sídliště pak do roku 1991 vznikají v Ústí nad Orlicí a České Třebové, především z důvodu potřeby bytů pro zaměstnance místních průmyslových podniků. V Králíkách a Letohradě ve sledovaném období začíná spolu se sídlišti i vznik řadových nebo samostatně stojících domků vzniklých z iniciativy zaměstnanců místních průmyslových podniků a s finanční podporou jejich zaměstnavatelů (Kuča 1998; Adamec 2008). Stavební rozmach se v tomto období nejvíce týká Králík, Vysokého Mýta a Žamberka, dochází k němu, na rozdíl od rozvoje počtu obyvatel, po celém území okresu Ústí nad Orlicí. K nárůstu staveb sídlištního typu totiž nedochází jen ve městech, a tak se i v menších obcích Orlickoústecka dodnes nachází stavby, které do původní sídelní struktury nejen nezapadají, ale mnohdy jsou nevhodně zakomponovány do zastavěných oblastí v blízkosti historických center (Kuča 1996). Na výstavbě sedmdesátých a osmdesátých let dvacátého století tak dopravní poloha obcí a měst nemá zvláštní význam. Stále je však složkou podněcující průmysl a přesun obyvatelstva do měst s lepší dopravní dostupností do center nadregionálního významu.

## 8. Orlickoústecko na přelomu 20. a 21. století

Přeměny po roce 1989 se nevyhnuly žádnému oblasti na území České republiky vzniklé k datu 1. 1. 1993. O tomto období však odborné publikace nepřinášejí mnoho informací, jelikož se jedná o období velmi blízké současnosti. Z ekonomického hlediska prožívalo Orlickoústecko, stejně jako zbytek republiky, přechod z hospodářství řízeném centrálním plánováním a od principu státních podniků k principů k tržní ekonomiky a soukromého vlastnictví. Na počátku devadesátých let dvacátého století dochází k privatizaci a k restitucím, v nichž je majetek zestátněný před únorem roku 1948 navrácen původním vlastníkům (Šulc 1998). Upouštělo se od výstavby sídlištního typu, mnoho občanů začalo s vlastním podnikáním a v druhé polovině devadesátých let docházelo s výstavbě domů na v předměstských částech spolu s objekty obchodů a služeb (Sýkora 2002). Důsledkem rozpadu podnikových družstev však utrpěl textilní průmysl, který na Orlickoústecku ztrácel na významu již od osmdesátých let dvacátého století, ale s pádem socialismu se jeho podíl na hospodářství sledovaného území rychle snižoval. Roku 1999 dochází k úpadku textilního průmyslu v oblasti Parníku (Česká Třebová), kdy roku 2002 proběhla demolice tkalcovny a následné zastavění pozemku obchodem LIDL. Textilní průmysl v České Třebové je ukončen krachem továrny roku 2003, její následnou demolicí a zástavbou objekty obchodních řetězců (Šebela 2010). Rok 2006 se stal likvidačním také pro jednu ze dvou textilních továren v Letohradě (Adamec et al. 2008) a v roce 2009 ukončil svou činnost textilní závod Perla v Ústí nad Orlicí (Deník.cz 2017). Průmyslové odvětví vzniklé především díky železniční infrastruktuře upadá, a později vzniklý elektrotechnický průmysl si své místo v okrese stále udržuje. V okrese však vznikají jiné průmyslové areály, které vytvářejí nové pracovní pozice.

Změny po roce 1989 se netýkaly pouze restrukturalizace hospodářství a principů soukromého vlastnictví. Zásadně se také změnila možnosti přepravy obyvatel. „Po roce 1989 byl nejen venkovský trh bohatě zásobován zahraničními i tuzemskými „ojetinami“. Podobně jako v jiných oblastech života se doba nesla ve znamení rekonstrukce a renovace, v tomto konkrétním případě i nové registrace značek a dalších s obnovou vozového parku souvisejících úkonů. V posledních dvou desetiletích se automobilita a mobilita vůbec stává i pro metodicky adekvátně vybavené zkoumání méně přehlednou, a to mimo jiné proto, že automobilů přibýlo takřka dvojnásobně. Nehledě na stále rychlejší obměnu vozového parku v rodinách“ (Štemberk, Jakubec, Šalanda 2020, s. 270).

Železniční síť má po pádu socialismu svou funkci v propojení Orlickoústecka s okolními oblastmi a spolu s automobilovou dopravou, která je ve sledované oblasti majoritním způsobem dopravy, po její ose probíhá v osobní dopravě cyklus denní a nedenní vyjížděky a dojížděky za prací a do škol. Dopravním cílem na Orlickoústecku bylo posílit pomocí železniční sítě přeshraniční turismus. V 90. letech vznikla iniciativa propojit území Kladska a Podorlicka na regionální úrovni v ohledu osobní vlakové dopravy, zavedením osobních vlaků v úseku mezi Kladskem a Letohradem. Tento typ spojů však vydržel pouze od 16. 10. do 29. 11. roku 1992, kdy byl kvůli špatné propagaci a tehdy oslabenému turismu v oblasti zrušen (Filip 2004). Významnou investicí, která měla přispět k efektivnější dopravě cestujících byla elektrifikace úseku Letohrad–Lichkov. Ta proběhla v letech 2007–2009. Díky úpravám kolejového svršku se sice traťová rychlost navýšila z původních 60 km/h na 75–90 km/h, její ukončení v Lichkově však poskytuje možnost využití elektricky poháněných souprav pouze směrem do polského Kladska, nikoliv však do Králík, Štítů nebo Hanušovic (DotaceEU.cz 2021). Pro regionální osobní dopravu z Ústí nad Orlicí do Moravského Karlova jsou proto stále využívány motorové vozy. Možnosti elektrického pohonu tak využívají pouze vybrané spoje dálkové osobní dopravy a pomálu pak spoje nákladní dopravy. Výše zmíněné dopravní chování obyvatelstva se začalo měnit v ohledu zvyšující se vyjížděky za prací a do škol, ale v případě okresu Ústí nad Orlicí se nárůst týká také dojížděky do zaměstnání (viz tabulka č. 3 a č. 4).

Kraj, okres		Vyjíždějící z obce celkem	v tom							
			počet vyjíždějících				podíl vyjíždějících (v %)			
			do jiné obce okresu	do jiného okresu kraje	do jiného kraje	do zahraničí <sup>1)</sup>	do jiné obce okresu	do jiného okresu kraje	do jiného kraje	do zahraničí <sup>1)</sup>
Kraj celkem	1991	97 197	75 499	9 130	12 245	323	77,7	9,4	12,6	0,3
	2001	98 761	68 641	12 109	17 276	735	69,5	12,3	17,5	0,7
Chrudim	1991	23 648	17 553	3 717	2 324	54	74,2	15,7	9,8	0,2
	2001	21 923	13 796	4 644	3 359	124	62,9	21,2	15,3	0,6
Pardubice	1991	28 866	21 831	1 767	5 128	140	75,6	6,1	17,8	0,5
	2001	29 197	20 000	2 081	6 845	271	68,5	7,1	23,4	0,9
Svitavy	1991	20 467	15 501	2 343	2 561	62	75,7	11,4	12,5	0,3
	2001	20 683	13 813	3 315	3 428	127	66,8	16,0	16,6	0,6
Ústí nad Orlicí	1991	24 216	20 614	1 303	2 232	67	85,1	5,4	9,2	0,3
	2001	26 958	21 032	2 069	3 644	213	78,0	7,7	13,5	0,8

<sup>1)</sup> v roce 1991 včetně vyjíždějících na Slovensko

Tabulka č. 3 – Vyjíždějící za prací v letech 1991 a 2001 podle prostorového typu dojížděky v Pardubickém kraji  
Zdroj: ČSÚ 2004

Kraj, okres	Dojíždějící do obce celkem <sup>1)</sup>	v tom					
		počet dojíždějících			podíl dojíždějících (v %)		
		z jině obce okresu	z jiného okresu kraje	z jiného kraje	z jině obce okresu	z jiného okresu kraje	z jiného kraje
<b>Kraj celkem</b>	<b>1991</b>	<b>92 944</b>	<b>75 499</b>	<b>9 130</b>	<b>8 315</b>	<b>81,2</b>	<b>9,8</b>
	<b>2001</b>	<b>92 121</b>	<b>68 641</b>	<b>12 109</b>	<b>11 371</b>	<b>74,5</b>	<b>13,1</b>
Chrudim	1991	20 767	17 553	1 774	1 440	84,5	8,5
	2001	17 469	13 796	2 101	1 572	79,0	12,0
Pardubice	1991	29 734	21 831	3 920	3 983	73,4	13,2
	2001	29 916	20 000	4 982	4 934	66,9	16,7
Svitavy	1991	17 911	15 501	853	1 557	86,5	4,8
	2001	16 995	13 813	1 240	1 942	81,3	7,3
Ústí nad Orlicí	1991	24 532	20 614	2 583	1 335	84,0	10,5
	2001	27 741	21 032	3 786	2 923	75,8	13,6

<sup>1)</sup> v roce 1991 bez dojíždějících ze Slovenska

Tabulka č. 4 – Dojíždějící za práci v letech 1991 a 2001 podle prostorového typu dojížděky v Pardubickém kraji

Zdroj: ČSÚ 2004

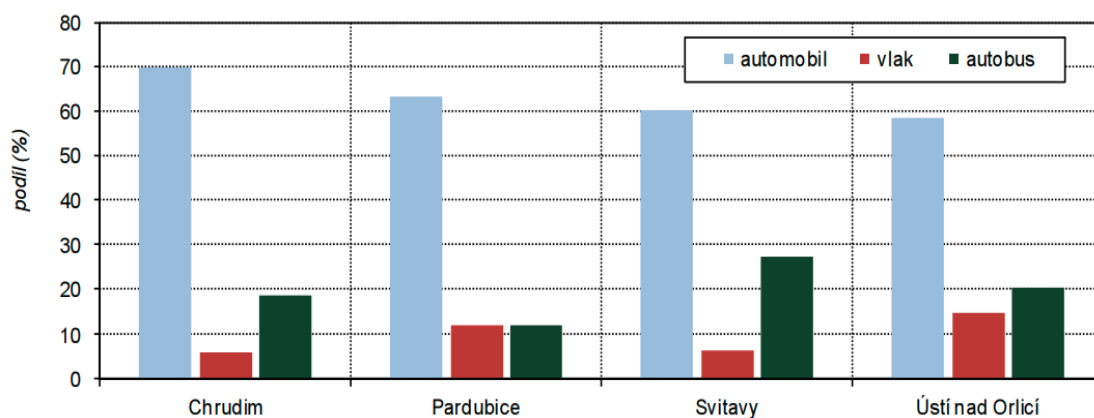
Z tabulek uvedených výše je patrné, že trend vyjížděky a dojížděky z okresu trvale narůstá, většina je praktikována na území Pardubického kraje a v případě okresu Ústí nad Orlicí se v roce 2001 více než 75 % dopravních pohybů uskutečňuje uvnitř okresu. Tento jev může zapříčinit více faktorů. Pravděpodobnými jsou například kvalitní pracovní nabídky uvnitř okresu z pozitivních a z negativních například v tomto období stále nízkou automobilitu obyvatelstva. „Během 90. let došlo v oblasti zaměstnanosti k oslabení pozice Pardubicka ve prospěch Ústeckoorlicka. Zhoršující se situaci na trhu práce na Svitavsku nezachránilo ani prohlubující se saldo dojížděky za práci a nezaměstnanost rostla nejvíce v kraji. Ještě většímu zápornému saldu dojížděky brání v tomto okrese neexistence významného centra dojížděky (velikosti krajského města) ve vzdálenosti únosné pro denní dojížděku za práci (z časového a finančního hlediska)“ (ČSÚ 2004, s. 15).). Data ze SLDB 2011 vykazují snížení jak počtu vyjíždějících, tak dojíždějících (viz tabulka č. 5). Dojížděka za práci v rámci okresu mohla poklesnout například z důvodu ukončení provozu některých textilních podniků okresu Ústí nad Orlicí. Došlo však navýšení do jiného kraje, kde pravděpodobně hraje svou roli rozšíření výroby v továrně firmy Škoda a. s. v nedalekých Kvasínách, ležících na území Královehradeckého kraje.

Kraj, Okres	Vyjíždějící z obce celkem	Počet vyjíždějících				Počet dojíždějících			
		Vyjíždějící do jiné obce okresu	do jiného okresu kraje	do jiného kraje	do zahraničí	Dojíždějící do obce celkem	z jiné obce okresu	z jiného okresu kraje	z jiného kraje
<b>Kraj celkem</b>	<b>86 486</b>	<b>49 458</b>	<b>13 464</b>	<b>22 231</b>	<b>1 333</b>	<b>75 838</b>	<b>49 458</b>	<b>13 464</b>	<b>12 916</b>
Chrudim	18 264	8 663	5 395	3 948	258	11 740	8 663	1 865	1 212
Pardubice	25 418	14 543	1 863	8 560	452	29 314	14 543	6 712	8 059
Svitavy	19 106	11 087	3 282	4 456	281	14 392	11 087	1 557	1 748
Ústí nad Orlicí	23 698	15 165	2 924	5 267	342	20 392	15 165	3 330	1 897

Tabulka č. 5 – Počet vyjíždějících a dojíždějících za práci v roce 2011 podle prostorového typu dojížděky v Pardubickém kraji

Zdroj: ČSÚ 2019

Můžeme dále také demonstrovat stále patrnou tradici železnice a kvalitní železniční infrastrukturu v okrese Ústí nad Orlicí. Z grafu č. 2 je patrné, že i přes vysokou převahu automobilové osobní dopravy, která je v okrese Ústí nad Orlicí nejnižší z celého Pardubického kraje, stále kolem 15 % dojíždějících využívá pro přepravu vlaky. Je zde tak patrná tradice využívání železniční dopravní infrastruktury ve sledovaném území. Důvodem, proč obyvatelstvo okresu Ústí nad Orlicí nejvíce z celého Pardubického kraje využívá pro vyjížděku a dojížděku za prací vlakovou dopravu, je pravděpodobně kvalitní propojení skrze železniční infrastrukturu s vybranými mezuregionálními středisky Česka.



Graf č. 2 – Vyjížděka do zaměstnání z obce bydliště podle použitého dopravního prostředku a okresu v roce 2011

Zdroj: ČSÚ 2013

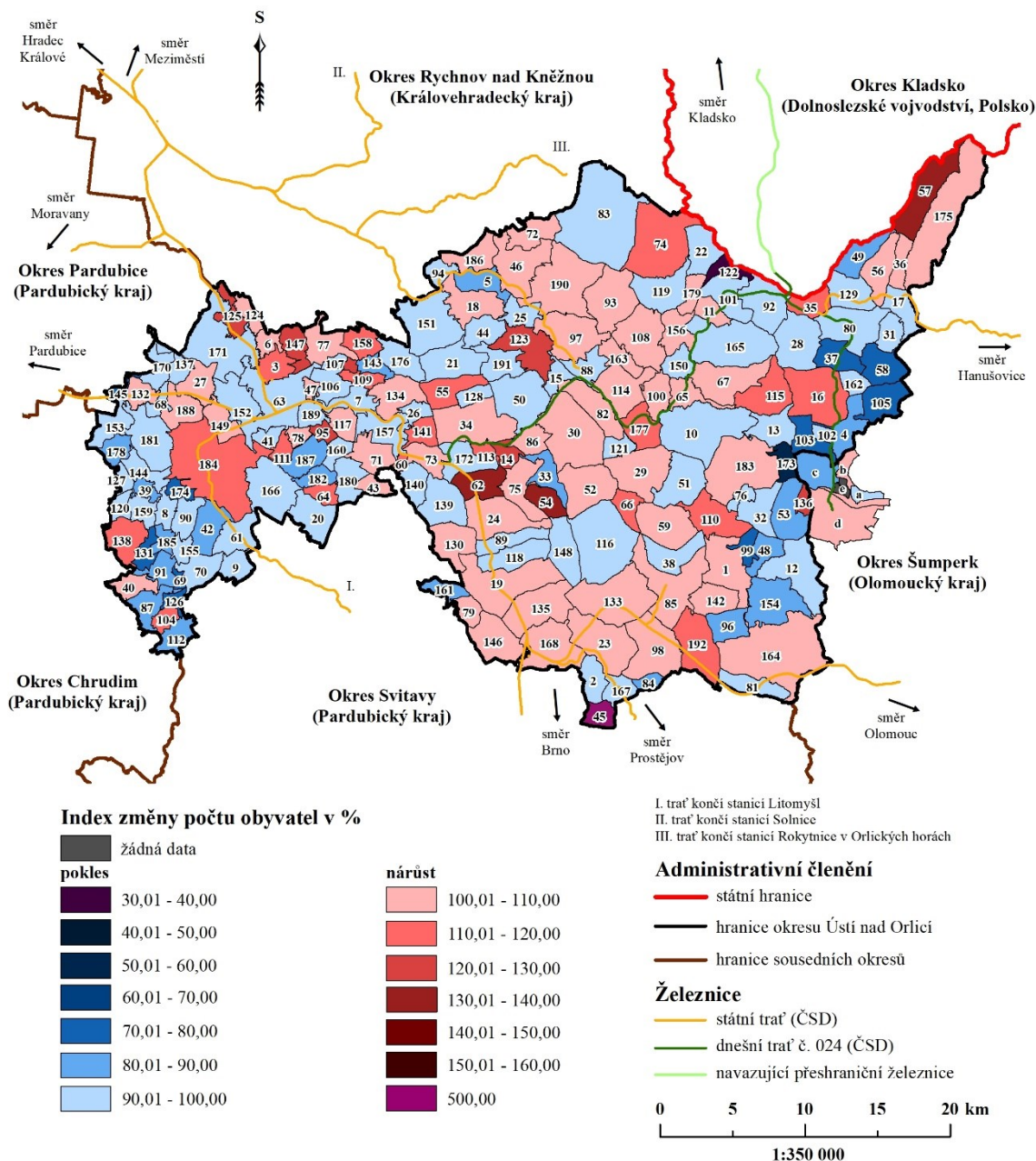
## 8.1 Vývoj počtu obyvatel a domů na Orlickoústecku v 21. století

Vývoj obyvatelstva ve sledované oblasti od druhé poloviny osmdesátých let dvacátého století značí stagnační trend a celkový počet obyvatel okresu Ústí nad Orlicí, s výjimkou roku 2001, se pohybuje okolo 136 000. Ani rok 2001 se zásadně neliší. Celkový počet obyvatel dle SLDB 2001 byl 138 247 obyvatel. Trend je znatelný i na vývoji počtu obyvatel měst, která doposud populačně narůstala, od devadesátých let lze však pozorovat i populační úbytek. Například v Ústí nad Orlicí mez roky 1991 a 2011 pokles počet obyvatel o necelé dva tisíce a v České Třebové o necelých patnáct set obyvatel. Znatelný nárůst lze pozorovat pouze ve Vysokém Mýtě a v Lanškrouně, kde může být podnětem přítomnost firmy Karosa a. s. (Vysoké Mýto) a elektrotechnické průmyslové podniky v Lanškrouně. Ostatní města okresu ve vývoji počtu obyvatel spíše stagnují, počty obyvatel se zde v rámci dvou dekád mění v řádech desítek. Mapa č. 22 zobrazuje nárůst obyvatel o 500 % na území Helvíkova, který je dnes součástí obce Anenská Studánka. Jedná se však o zanedbatelný absolutní nárůst z 2 na 10 obyvatel. Celkově se ale zvyšují počty obyvatel v obcích blízkým větším městům okresu. Tento jev s podporou dat o denní dojížděce za prací v rámci okresu lze teoreticky charakterizovat jako formu regionální suburbanizace. Další potvrzující ukaz tohoto jevu je patrný na mapě č. 23. Například v městech Česká Třebová, Choceň, Králíky, Letohrad, Ústí nad Orlicí a Žamberk je v období 2001 až 2011 lze pozorovat úbytek obyvatelstva na úkor jejich předměstských částí, například pokles Ústí nad Orlicí a nárůst Hylvát, či obcí v jejich bezprostřední blízkosti. Výjimkou je obec Rudoltice u Lanškrouna, kde mezi lety 1991 až 2009 přibýlo 420 bytů a počet obyvatel se následně více než zdvojnásobil. Šlo zřejmě však o nelegální postupy při výstavbě a Rudoltice jsou proto příkladem obce abnormálního a ojedinělého rozvoje (Filip 2010). Obecně je však patrné, že změny počtu obyvatel již nemají úzkou vazbu s železniční dopravní infrastrukturou a roli v růstu počtu obyvatel vybraných území hraje spíše dostupnost do center ať už mikroregionálního nebo meziregionálního významu. Železnice však v současnosti může být využívána jako dopravní prostředek pro regionální dojížděku za prací. Vzhledem ke konstantně klesající hodnotě podílu nezaměstnaných osob na Orlickoústecku lze předpokládat, že dojížděka za prací se z velké míry odehrává uvnitř okresu a díky vysoké četnosti pracovních pozic nejsou obyvatelé nuceni vyhledávat pracovní příležitosti mimo území okresu v takové míře, jako v minulosti (ČSÚ 2020).



# INDEX ZMĚNY POČTU OBYVATEL

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1991 - 2001

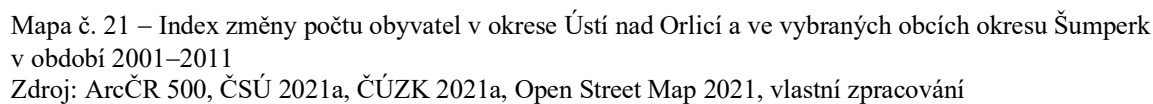


Mapa č. 20 – Index změny počtu obyvatel v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1991–2001

Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ 2021a, ČÚZK 2021a, Open Street Map 2021, vlastní zpracování



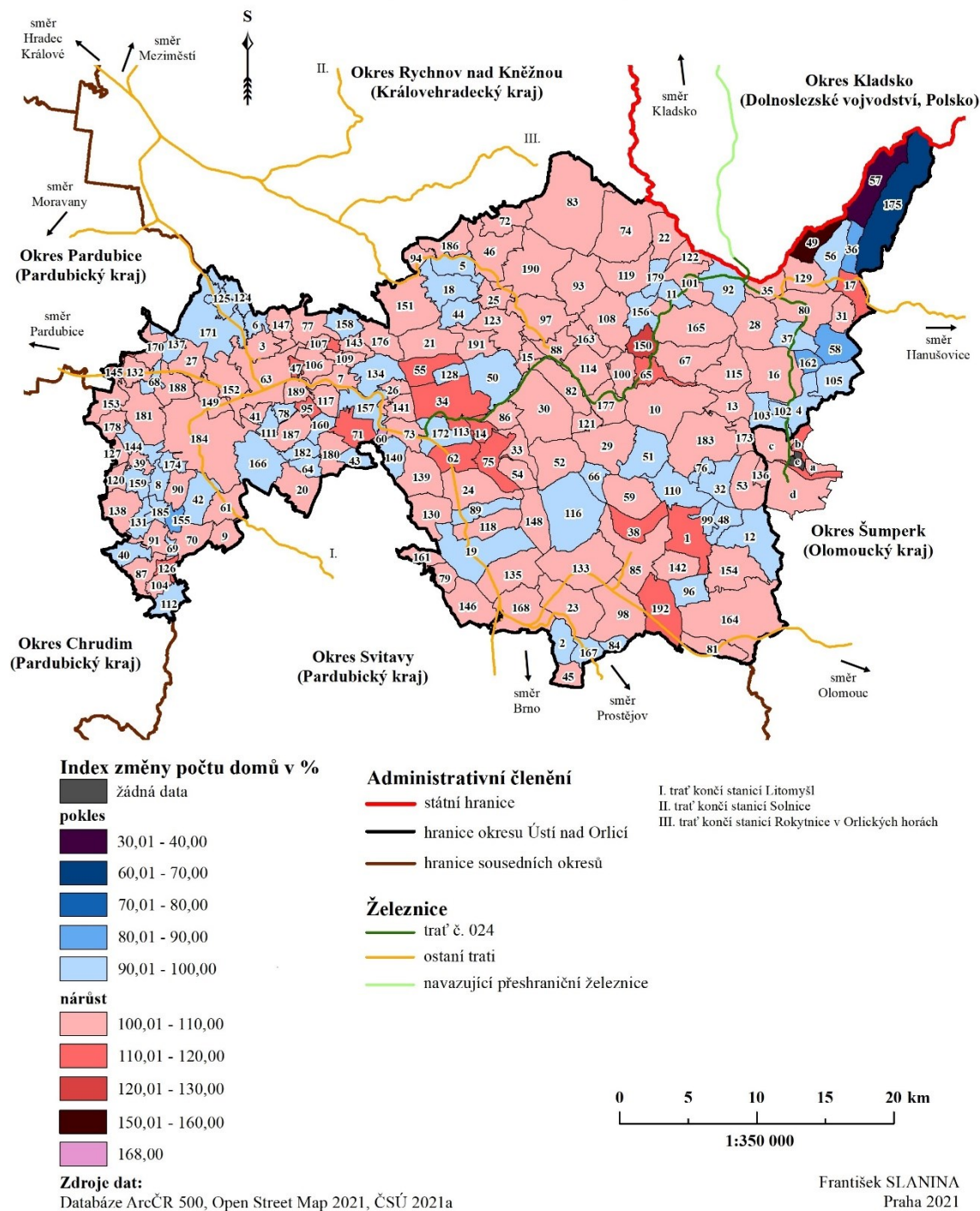
v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 2001 - 2011



Počty domů se v okrese Ústí nad Orlicí mezi roky 1991 až 2011 na rozdíl od počtu obyvatel vykazovaly trvalý nárůst a rozdíl v jejich počtu za dvacet let se pohyboval kolem 3500 domů. Stavební růst se v devadesátých letech týkal převážně měst Vysoké Mýto, Choceň a Lanškroun. Naopak v České Třebové na konci devadesátých let dvacátého století vlivem demolice průmyslových objektů a následným novým využitím vzniklých prostor, se počet domu snižuje o více než 30. Stejně jako změn počtu obyvatel platí, že nárůst sledovaného jevu je patrný v obcích bezprostřední blízkosti větších měst, jak ukazují mapy č. 23 a č. 24. Pozoruhodný je úbytek počtu domů v oblasti obce Dolní Morava a jeho následné navýšení, které vrací počet domů přibližně na hodnotu z roku 1991. Pravděpodobným důvodem je přeměna oblasti z destinace chalupářů a peších turistů na skiareál s dalšími možnostmi volnočasových aktivit měřítek masového turismu, který zde vznikl od počátku 21. století do současnosti (Dolní Morava.cz 2021). Stavební vývoj pak vykazuje charakteristiky suburbanizačního procesu především v devadesátých letech dvacátého století. Uzemní růst počtu domů je ve sledovaném období ovlivněn silniční infrastrukturou a kvalitní dopravní dostupností jádrových oblastí Orlickoústecka z hlediska automobilové dopravy. Stavební vývoj ve sledovaném období na území okresu Ústí nad Orlicí a jeho propojení s železniční dopravní infrastrukturou již není na základě změn počtu obyvatel a domů možné prokázat.

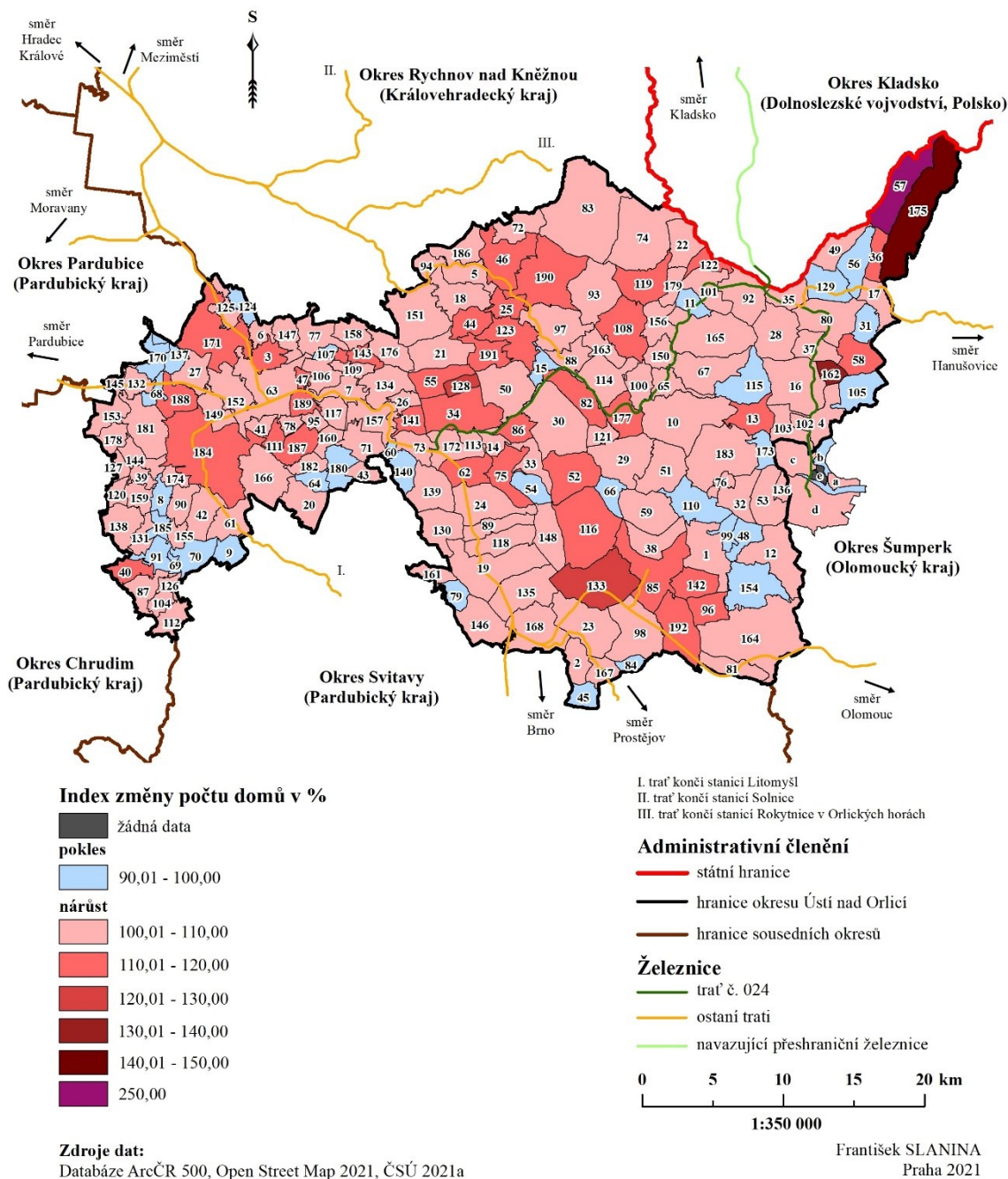
# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 1991 - 2001



# INDEX ZMĚNY POČTU DOMŮ

v okrese Ústí nad Orlicí a ve vybraných obcích okresu Šumperk v období 2001 - 2011





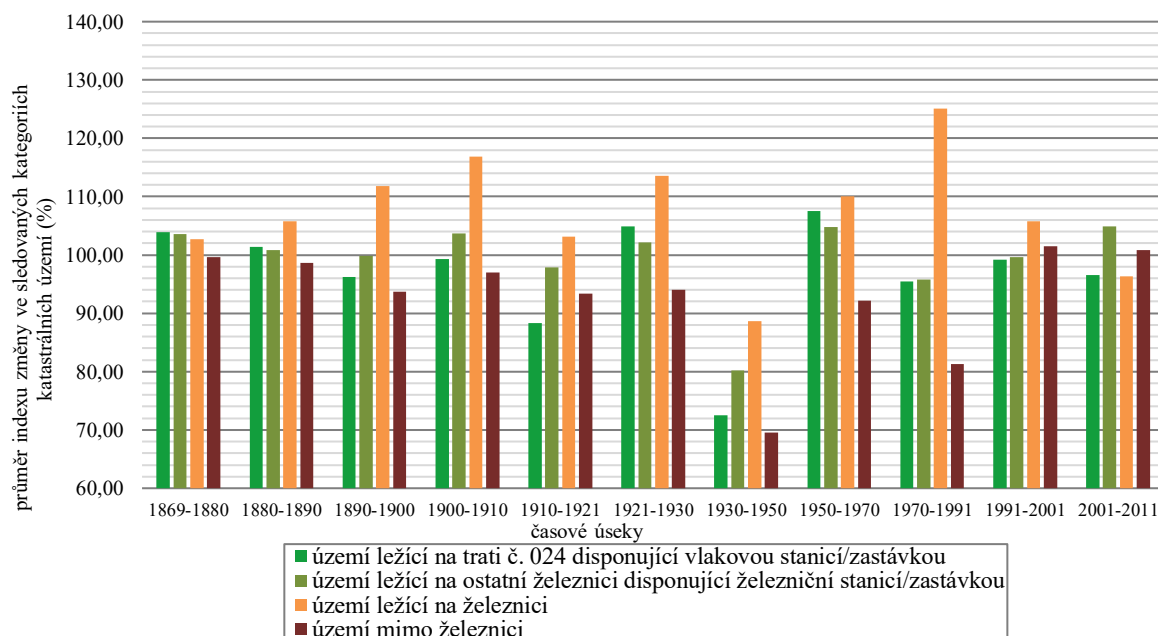
## 9. Vliv železnice na počet obyvatel a domů 1869–2011

Železniční doprava a její infrastruktura ovlivňovala a stále ovlivňuje demografické i urbanistické změny v okrese Ústí nad Orlicí. Význam železnice v regionálních procesech se však během jejího více než 100 let trvajícího značně měnil. Pro prezentaci jejího významu ve sledovaných časových úsecích lze využít data, sloužící jako poklad pro dílčí mapové výstupy a kategorizovat je vzhledem ke geografické horizontální poloze vůči železnici (viz Graf č. 3 a č. 4). Pro potvrzení či vyvrácení hypotézy lze provést komparaci na stejných podkladových datech pouze vybraná katastrální území kategorizovat na základě jejich populační velikosti (viz Graf č. 5 a č. 6).

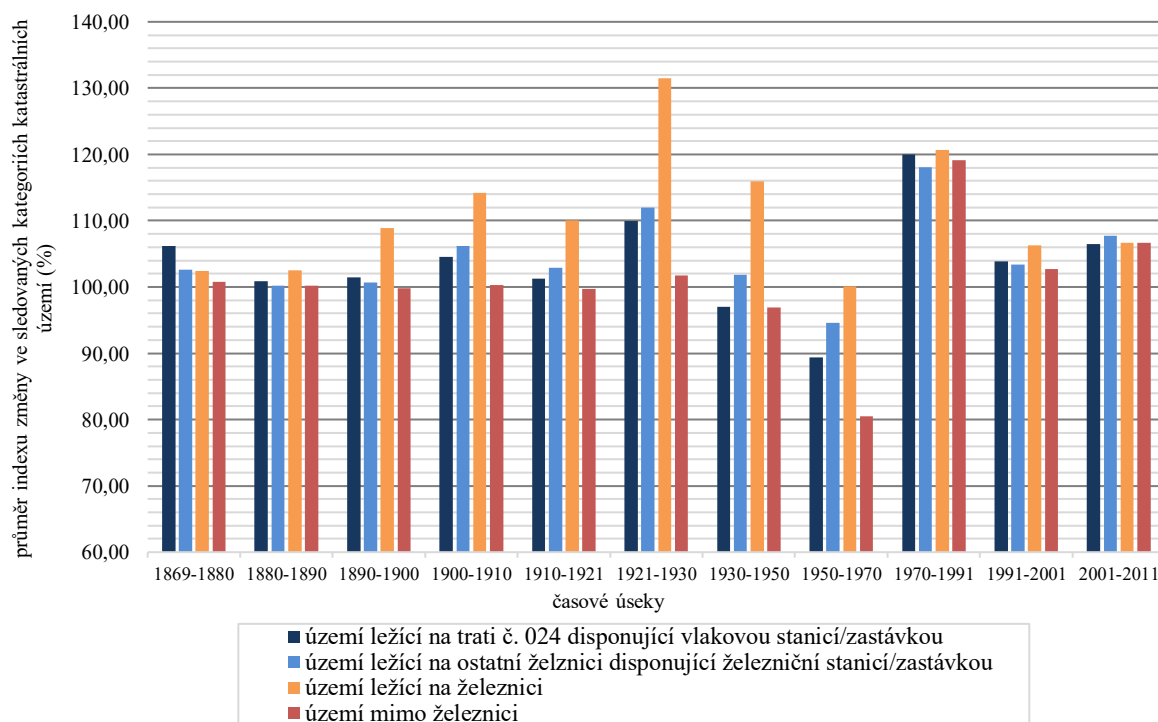
U první dvojice grafů jsou katastrální území okresu Ústí nad Orlicí a vybrané území okresu Šumperk a jejich počty obyvatel uváděny v časových úsecích. Ty jsou tvořeny stejnými letopočty jako mapové výstupy v předchozích kapitolách. Za daný časový úsek je vždy vypočítán index změny mezi letopočty časového úseku. V časových úsecích jsou pak zobrazeny čtyři kategorie, do kterých jsou území rozdělena na základě jejich horizontální geografické polohy vůči železnici. První dvě skupiny zobrazují území ležící na železnici disponující vlakovou stanicí nebo zastávkou z čehož první kategorie se zaměřuje pouze na oblast trati č. 024. Třetí skupinou je území ležící na železnici, kde se většinou jedná o přilehlé obce k městům okresu Ústí nad Orlicí nebo přímo o předměstí. Jedná se například o území Parníka, Lhotky nebo Rybníku, jež jsou dnešní součástí České Třebové dále Hylvát, Kerhartic nad Orlicí, Oldřichovic dnes náležících pod Ústí nad Orlicí, a také Dlouhoňovic jako obce v bezprostřední blízkosti Žamberka. Třetí kategorie je tak většinou tvořena průmyslovými oblastmi v blízkosti historického centra města. Poslední kategorií jsou území ležící mimo železnici. Katastrální území zkoumané oblasti byla do těchto kategorií rozdělena a následně jejich indexy změny počtu obyvatel zprůměrovány.

Stejným postupem pouze s využitím dat o počtu domů byl vytvořen graf č. 4. Odlišnou kategorizací jsou tvořeny Grafy č. 5 a č. 6. Taktéž probíhá rozdělení katastrálních území do jednotlivých kategorií. Dané území však spadá do určité kategorie na základě počtu obyvatel podle SLDB 2011, jedná se tedy o určité vyjádření vertikální polohy sídel. Z hlediska komparace hodnot jsou tyto údaje pro prezentaci vlivu železnice vhodnější než kategorizace například na základě počtu obyvatel v roce 1869, jelikož značná část obcí,

především v pohraniční oblasti, dosud nedosáhla svého předválečného počtu obyvatel. Kdyby jako měřítko sloužil počet obyvatel z předválečného období, některá území, která jsou dnes počtem obyvatel charakterizována jako obec, by se mohla jevit jako menší města.



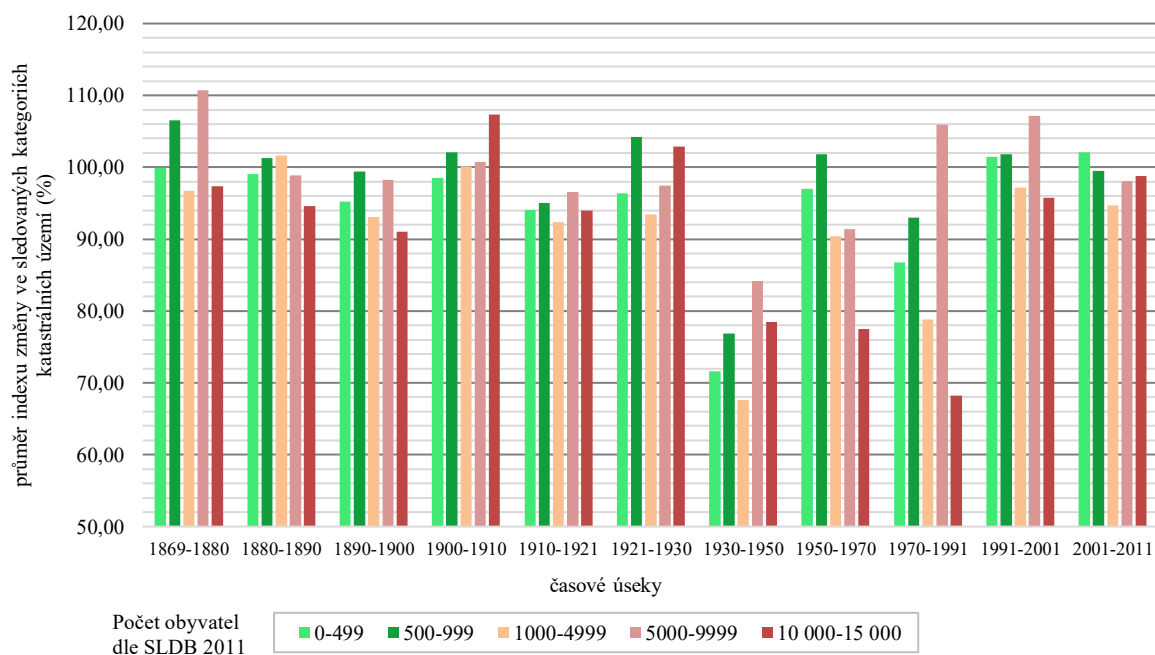
Graf č. 3 – Vývoj indexu změny počtu obyvatel v sledovaném území na základě vybraných charakteristik v období 1869–2011  
Zdroj: ČSÚ 2021a



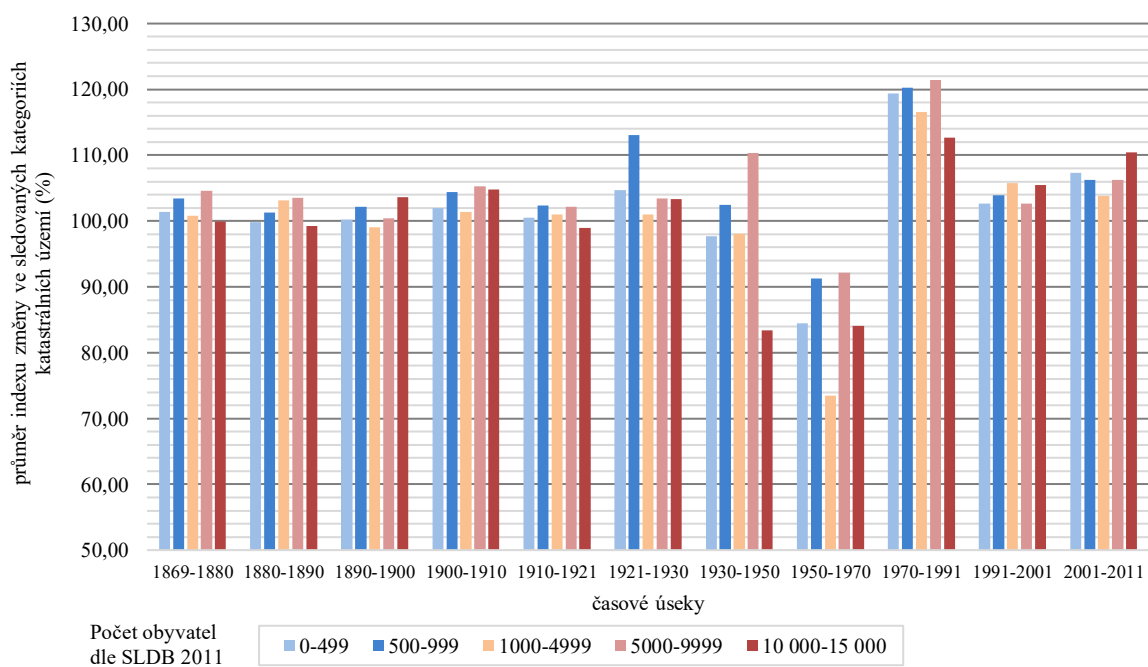
Graf č. 4 – Vývoj indexu změny indexu počtu domů v sledovaném území na základě vybraných charakteristik v období 1869–2011  
Zdroj: ČSÚ 2021a

Z grafů č. 2 a č. 3 je patrný postupně narůstající průměrný index změny počtu obyvatel i domů v oblastech kategorie prvních tří kategorií od počátku sledování do roku 1930. Vyšší hodnota první kategorie oproti druhé v časovém úseku 1869–1880 by mohla být zapříčiněna vznikem trati č. 024 v sedmdesátých letech devatenáctého století, kdežto trať Olomoucko-Pražská již byla skoro 20 let v provozu a stavební i populační nárůst v její oblasti neprobíhal tak skokově, jako na nově vzniklé železnici skýtající potenciální rozvojové možnosti. Největší rozdíl mezi prvními třemi kategoriemi a čtvrtou kategorií lze pozorovat v letech 1921–1930. Značný pokles počtu obyvatel pak okres Ústí nad Orlicí zažívá následkem poválečného odsunu německého obyvatelstva v letech 1950–1970. I zde je patrné, že oblasti v okolí železnice byly tímto jevem ovlivněny mnohem méně než oblasti ležící mimo železnici. První kategorie je oproti druhé více ztrátová pravděpodobně vzhledem k jejímu průběhu od průmyslového města, které se během druhé světové války částečně nacházelo na území Protektorátu Čechy a Morava a částečně v provincii Sudetenland, odkud železnice pokračovala ke státním hranicím střídavě přes obě území. Více než polovina obcí pak po druhé světové válce přišla o značnou část své populace vlivem odsunu německého obyvatelstva. Od sedmdesátých let dvacátého století se v oblasti počtu domů vytrácí rozdíl mezi kategoriemi a postupně dochází k poklesu významu železnice z hlediska budoucí výstavby. U počtu obyvatel lze pokles významu železnice pozorovat od devadesátých let dvacátého století. Teoreticky by tento efekt mohl být způsoben nejen výstavbou automobilové dopravní infrastruktury, ale také celkovým růstem automobilizace obyvatelstva společně s regionální suburbanizací pozorovatelnou od počátku 21. století. Vývoj jednotlivých kategorií také naznačuje primární vliv železnice během období industrializace a sekundární skrze průmysl, zakládaný v její blízkosti. Vlivem socialistického režimu, který vzhledem k politice plánovaného hospodářství si Orlickoústecko udrželo průmyslový charakter až do pádu socialismu a tím byl také prodloužen sekundární vliv železnice na vývoj sídelní vývoj okresu Ústí nad Orlicí. Od devadesátých let lze proto sledovat suburbanizační procesy a vzhledem ke zvyšující se automobilizací obyvatelstva nehrála již poloha průmyslových podniků významnou roli v ohledu výstavby domů a stěhování obyvatel.





Graf č. 5 – Vývoj indexu změny počtu obyvatel v sledovaném území v kategoriích stanovených na základě SLDB 2011 v období 1869–2011  
Zdroj: ČSÚ 2021a



Graf č. 6 – Vývoj indexu změny počtu domů v sledovaném území v kategoriích stanovených na základě SLDB 2011 v období 1869–2011  
Zdroj: ČSÚ 2021a

Obyvatelstvo na Orlickoústecku na přelomu devatenáctého a dvacátého století vykazuje vyšší nárůst ve třetí, čtvrté a páté kategorii oproti územím s menším počtem obyvatel obecního charakteru. Pravděpodobnou příčinou rozdílu mezi menšími obcemi a většími obcemi či městy v daném časovém období je industrializační proces, díky kterému vznikaly továrny a průmyslové podniky, a to většinou v hustěji osídlených oblastech. Většinou se však mezi jednotlivými kategoriemi jedná o hodnoty vcelku vyrovnané. Výjimkou je období 1930–1950, kdy nerovnoměrný úbytek obyvatelstva ovlivňovala správní poloha území během druhé světové války a také národnostní složení daných obcí a měst. V dalším období je patrný nejvyšší nárůst obyvatel ve čtvrté kategorii. Většinou se v této kategorii jedná o menší města, která před rokem 1960 byla městy okresními. Nárůst může být dále zapříčiněn principem socialistické výstavby budov sídlištního typu, která se nejvíce dotkla právě katastrálních území spadajících do čtvrté kategorie a vliv tohoto jevu doznívá i v průběhu devadesátých let dvacátého století. Je tedy možné konstatovat, že velikost dané obce či města není hlavní příčinou růstu obyvatel ve sledovaném období.

I když graf č. 5 na první pohled nevykazuje výrazné změny mezi kategoriemi a jejich časovým vývojem je třeba si uvědomit, že změny počtu obyvatel se řádově pohybují v jiných hodnotách než změny počtu domů. I přesto se dle grafu č. 5 je patrné, že populační velikost území nehrála ve stavebním vývoji podstatnou roli. Úbytek domů na Orlickoústecku v období 1950–1970 navazuje na poválečné vysídlení obyvatel, díky čemuž se především na území bývalých Sudet nacházelo mnoho opuštěných domů, které ne vždy byly využity dosídleným obyvatelstvem. To je také důsledkem poklesu počtu domů ve třetí kategorii oproti ostatním. V této kategorii totiž značnou část tvoří území v blízkosti pohraničí. Všechny kategorie dosahují nejvyšších hodnot v průběhu sedmdesátých a osmdesátých let dvacátého století z již uvedeného důvodu socialistické výstavby. Po tomto výkyvu však nastává z hlediska výstavby vyrovnané stádium rozvoje až do současnosti pravděpodobně vlivem suburbanizačních procesů.

Celkový vliv železniční infrastruktury na vývoj obcí sledovaného území je nejvíce patrný na přelomu 19. a 20. století. V tomto období díky přítomnosti železnice vznikly továrny a průmyslové podniky textilního a později i strojírenského a elektrotechnického odvětví, které přinesly vybraným městům stavební i populační rozvoj. Trať č. 024 zde sehrála svoji úlohu propojení s Kladskem a rozvoje především oblastí Letohradu, Žamberka, Jablonného

nad Orlicí a Králík spolu s obcemi v jejich bezprostřední blízkosti. Území v okolí Králík bylo kvůli svému složení obyvatelstva a příhraniční poloze více postiženo událostmi druhé světové války a po vysídlení německého obyvatelstva se Králicko rozvíjelo mnohem pomaleji než zbytek Orlickoústecka. Vyšší význam však na Orlickoústecku měla a nejspíš do budoucna i bude mít dnešní trať prvního tranzitního koridoru vedoucí přes Choceň, Ústí nad Orlicí a Českou Třebovou. Teoreticky může město Ústí nad Orlicí, historicky méně významné než například Vysoké myto, vděčit svému statusu okresního města právě kvůli tomu, že je křižovatkou těchto dvou významných železnic, což mělo nesporný vliv na formování jeho regionálního významu. Svou roli v regionálním rozvoji také sehrála trať vedoucí z Letohradu vedoucí přes Žamberk do Hradce Králové, která historicky byla hierarchicky významnější než zkoumaná trať především v osobní dopravě v období před druhou světovou válkou. Její nadřazenost však ukončila elektrifikace trati č. 024 a od propojení s kladským elektrickými trolejemi je tato železnice považována z hlediska dopravní obslužnosti za trať vedlejší. Trať č. 024 je ovšem významná z hlediska zmírnění regionálních rozdílů ve vyspělosti a ekonomické aktivitě regionů Orlicko-Třebovska, který zahrnuje obce v okolí Ústí nad Orlicí a České Třebové oproti Orlicku, pod které spadají obce v okolí Letohradu, Žamberka a Králík. Konkrétně Králíky, Štíty a jejich okolí však vlivem poválečných událostí prohloubily svůj status periferie zkoumané oblasti. Do budoucna jim železnice skýtá možný potenciál v oblasti rozvoje cestovního ruchu spojeného především z Králickým Sněžníkem, jeho okolím a sousedním Kladskem. Je tedy pravděpodobné, že význam této trati zaznamenaná v budoucnu vyšší významový charakter.

## 10. Závěr

Hlavním cílem práce byla analýza významu trati č. 024 ve sledovaném území a jeho proměnlivost v období 1869–2011, spolu s rolí trati v regionálním rozvoji. Vznik této trati a její současná varianta vedení propojila méně rozvinutou oblast okresu Ústí nad Orlicí s železnicí z Prahy do Olomouce, ale také se sousedním Kladskem a sledovaný železniční úsek se stal významným především z hlediska nákladní železniční dopravy. Na základě výše uvedených kapitol je patrné, že největšího významu se železnice na Orlickoústecku, a tedy i trať č. 024, těšila na přelomu devatenáctého a dvacátého století, kdy ovlivňovala růst průmyslových podniků a kumulaci obyvatelstva především v okolí Letohradu, Králík a Jablonného nad Orlicí. Železnice na Orlickoústecku pak v tomto období ovlivnila alokaci investic a s ní spojený vznik průmyslových podniků textilního charakteru v její blízkosti, v ideálním případě s co nejlepším napojením na železniční síť. Následně pak průmyslové podniky zapříčiňují urbanizační proces koncentrace obyvatelstva ve městech. Ve sledované oblasti se zpočátku počet obyvatel nejvíce zvyšoval v Ústí nad Orlicí, České Třebové, Vysokém Mýtě, Chocni a Lanškrouně. Trvalý nárůst po většinu sledovaného období si však udržela pouze města Ústí nad Orlicí a Česká Třebová. Populační růst měst se odehrával na úkor okolních menších obcí, a především pohraničního území. V předválečném období tak železnice zažehla ekonomiku větších měst a způsobila prohloubení polarity mezi jádrem a periferií.

První světová válka následně tyto procesy utlumila v období první republiky opět docházelo k postupnému posilování role především průmyslových center. Nejzásadnější historickou událostí pro vývoj Orlickoústecka však byla druhá světová válka. Rozdělení sledovaného území mezi Protektorát Čechy a Morava a provincii Sudetenland způsobilo značný úbytek obyvatelstva a počtu domů. Pohraniční oblasti a východní části okresu se z válečných ztrát vzpamatovaly mnohem déle, neboť zde bylo podstatně vyšší zastoupení německy mluvícího obyvatelstva, které bylo po roce 1945 odsunuto, což znamenalo velkou populační ztrátu.

S nástupem socialismu po roce 1948 byly průmyslové podniky spolu s jednotnými zemědělskými družstvy podporovány, zatímco podnikatelská činnost omezována. Tyto faktory spolu s nízkou mírou automobilizace, měly za důsledek koncentrace obyvatelstva a stavebního růstu měst s rozvinutým průmyslem a odliv obyvatelstva z méně

rozvinutých oblastí Orlickoústecka. Když k uvedeným faktorům připočteme socialistickou řízenou bytovou výstavbu a vznik sídlišť v průmyslových oblastech, zůstává přirozená migrace obyvatelstva a sídelní rozvoj, založený například na základě atraktivity obce, její dopravní dostupnosti nebo také sociálních vazeb obyvatelstva, upozaděn. Železnice v tomto časovém úseku nepůsobila na vznik nových průmyslových podniků, její existence však v dřívějších časových úsecích podnítila rozvoj průmyslu, který nadále způsobovat nárůst počtu obyvatel a domů daných oblastí.

Vliv železnice na Orlickoústecku pak ztrácí na významu po pádu socialismu, kdy migrační procesy a bytová výstavba již nebyla primárně podmíněna řízenou bytovou výstavbou a vazbou na průmyslové podniky. Spolu s těmito faktory se začala v celostátním měřítku rozvíjet automobilizace, která během sledovaných dvou dekad několikanásobně překonala železniční osobní dopravu a automobil se stal hlavním dopravním prostředkem obyvatelstva. Obecně na přelomu dvacátého a jedenadvacátého století dochází k proměně principů přesunů obyvatelstva a stavebního vývoje obcí a měst. Z hlediska průmyslu dochází na Orlickoústecku k úpadku především v oblasti textilního odvětví. Okres přichází o své největší textilní podniky a nově vzniklé plochy jsou zastavěny objekty zajišťujícími služby pro obyvatele. Populační růst se z měst přesouvá do obcí městům blízkých a dochází také ke znovuoživení venkovských oblastí. Rozvíjí se tedy suburbanizace, která se orientuje především na kvalitní dopravní dostupnost měst již ne v železničním ohledu, ale vzhledem k silniční infrastruktuře. Možnými podmiňujícími faktory mohly být například také restituční nemovitostí, do nichž se navraceli původní majitelé nebo také změny zaměstnání některých obyvatel související k úpadkem textilního průmyslu. Automobil jako dopravní prostředek však od počátku jedenadvacátého století dominuje v oblasti dojížděky do zaměstnání, a i když část obyvatelstva stále využívá železniční osobní dopravu, tak její význam hraje v alokaci investic či situování nové výstavby pouze minimální roli. Vliv železnice na Orlickoústecku dopomohl ustálení územních center, kterými se staly města Ústí nad Orlicí a Česká Třebová. Trať č. 024 pak podmínila rozvoj města Letohrad, které spolu s Žamberkem dnes tvoří jádrové středisko pro region Orlicko.

Uvedené změny sídelního a populačního vývoje jsou většinou pozorovatelné i jiných oblastech Česka. Orlickoústecko je však velice specifickou oblastí, ve které ovlivňovala kombinace specifických faktorů sledované oblasti. Jedná se například o příhraniční polohu oblasti spojenou s tradicí textilního průmyslu, čímž je okres podobný například

příhraničním oblastem v Královéhradeckém kraji. Specifickou je však jeho poloha nejen v ohledu na státní hranice. Jedná se také o území na historickém pomezí Čech a Moravy v blízkosti slezské hranice. Orlickoústecko bylo také v době druhé světové války významné vzhledem k železničnímu přeshraničnímu a pohraničnímu opevnění a s tím spojenou vojensko-strategickou polohou. Po druhé světové válce pak populační ztráty ovlivnily nerovnoměrný úpadek sledované oblasti a prohloubily regionální rozdíly v počtu obyvatel i domů, který je na Orlickoústecku patrný do současnosti.

Vzhledem k výše uvedeným faktorům, které ovlivňují vývoj okresu Ústí nad Orlicí v současnosti lze předpokládat rozvoj sledovaného území v ohledu růstu počtu obyvatel a domů ve městech a jejich okolních obcích s přítomností prosperujících průmyslových podniků jako jsou Ústí nad Orlicí, Lanškroun, ale také Letohrad, Žamberk a Choceň. Turistický ruch sledované oblasti je nejvíce koncentrován především v oblasti Kralického Sněžníku a okolí Dolní Moravy. Dalšími turisticky vyhledávanými oblastmi jsou například Králíky nebo Suchý vrch díky přítomnosti pohraničního opevnění. Zejména pak v tomto ohledu by železniční osobní doprava v kombinaci s autobusovou dopravou mohla přispět k vyšší návštěvnosti těchto lokalit a podpořit tak rozvoj zmíněných oblastí. Další vyhledávané turistické cíle se nacházejí sice v těsné blízkosti, ale mimo území Orlickoústecka jako například Orlické hory nebo Jeseníky. Jejich dopravní dostupnost pak většinou zajišťuje automobilová doprava. Díky kvalitní dopravní infrastruktuře jak železniční, tak silniční by sledovaná oblast měla udržet svou pozici silného regionu Pardubického kraje a její regionální rozvoj by mohl plynule pokračovat i do budoucna.

## 11. Literatura a ostatní zdroje

### 11.1 Literatura:

ADAMEC, S. et al. (2008): Město Kyšperk/Letohrad 1308 – 2008. Město Letohrad, Letohrad, 295 s.

ANTONOVÁ, B., CHOCHOLÁČ, J., DRAHOTSKÝ, I. (2016): Analýza závislosti silniční dopravní infrastruktury a přepravních výkonů ve vazbě na HDP České republiky. Scientific papers of the University of Pardubice, Series D, 36, s. 5-16.

BEŇÁK, L. (2009): Modernizace železniční stanice Letohrad. Pardubice. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 113 s.

BOROVÍČKA, M., KAŠE, J., KUČERA, J., BĚLINA, P. (2013): Velké dějiny zemí Koruny české: svazek XIIb. 1890-1918. Paseka, Praha, 828 s.

BRUINSMA, F.; RIETVELD, P. (1998): Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy. Springer-Verlag, Berlin – Heidelberg, 383 s.

BRYCHTOVÁ, Š., FŇUKAL, M. (2003): Geografie obyvatelstva, Geografie sídel (Socioekonomická geografie). 1. díl, Univerzita Pardubice, Pardubice, 127 s.

CARRRUTHERS, R. (2013): What prospects for transport infrastructure and impacts on growth in southern and eastern Mediterranean countries? MEDPRO Report, No. 3, 35 s.

CIHLÁŘ, J. (2000): Těžká léta na Orlickoústecku 1929–1939. Oftis, Ústí nad Orlicí, 176 s.

DEMEK, J., MACKOVČIN, P. et al. (2006): Hory a nížiny: Zeměpisný lexikon ČR. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Brno, 582 s.

FILIP, A. (2004): 130 let železnice pod Orlickými horami. K-Report, Praha, 226 s.

FILIP, M. (2010): Vedl radnici jako firmu. Teď stojí před soudem. Mladá fronta Dnes. XXI, č. 150, s. B3.

FUCHSA, T. (1998): Podorlické lokálky: Častolovice – Solnice, Doudleby n. O. – Rokytnice v O. h., Dobruška – Opočno p. O. h., Železniční stanice Týniště nad Orlicí, Týniště nad Orlicí, 44 s.

HAAS, V., KALOUSEK, M. (2000): 100 let místní dráhy Dolní Lipka – Štítý. K-Report, Praha, 60 s.



- HÄUFER, V. (1960): Ekonomicko-geografický přehled krajů. In: HÄUFER, V., KORČÁK, J., KRÁL, V. (1960): Zeměpis Československa. Nakladatelství Československé akademie věd, Praha, s. 405-600.
- HALAMKA, P., LANDA, L., DOBIÁŠ, I. (1995): 150 let železnice v České Třebové. Depo kolejových vozidel, Česká Třebová, 136 s.
- HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova, Praha, 148 s.
- HAMPL, M., MARADA, M. (2015): Sociogeografická regionalizace Česka. Geografie, 120, č. 3, s. 397–421.
- HENDRYCH, S. (1987): Stopou dějin železnic v Podorlicku. Kruh, Hradec Králové, 304 s.
- HLAVAČKA, M. et al. (1995): Železnice Čech, Moravy a Slezska. Praha: NN III, 1995. ISBN 80-900962-8-X.
- HORÁKOVÁ MAIXNEROVÁ, Š. (2010): Hoří déšť aneb zpráva o „Akci K“, noci ze 13. na 14. dubna 1950, kdy měl být internován Bůh. Praha, Vyšehrad
- HORSKÁ, P., MAUR, E., MUSIL, J. (2002): Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa. Paseka, Praha, 352 s.
- HŮLA, J. (1924): Sbírka přednášek pořádaných Českou národohospodářskou společností v období 1923–1924, Díl XII.: Reorganisace správy československých drah jako železničního podniku, spravovaného podle zásad obchodního hospodaření. Česká národohospodářská společnost, Praha, 40 s.
- KALINOVÁ, L. (1999): Studie z hospodářských dějin č. 12: K sociálním dějinám Československa v letech 1969-1989. Praha, Vysoká škola ekonomická, fakulta Národohospodářská, 102 s.
- KRAFT, S. (2011): Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno, 174 s.
- KREJČÍK, M. (1991): Po stopách našich železnic. Praha, Nadas, 284 s.
- KUČA, K. (1996): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Díl 1. A-G, Libri, Praha, 874 s.

- KUČA, K. (1997): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Díl 2. H-Kole, Libri, Praha, 938 s.
- KUČA, K. (1998): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Díl 3. Kolín-Miro, Libri, Praha, 952 s.
- KUČA, K. (2002): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Díl 5. Par-Par, Libri, Praha, 671 s.
- KUNC, J., KRYLOVÁ, V. (2005): Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice – minulost či skutečnost? Národohospodářský obzor, 5, č. 4, s. 33-44.
- KVĚTOŇ, V. (2005): Změny dopravních vztahů na Jesenicku v letech 1991–2004. In: Novotná, M. (ed.): Problémy periferních oblastí. Praha, Univerzita Karlova, s. 139-147.
- LACINA, V., PÁTEK, J. (1995): Dějiny hospodářství českých zemí od počátku industrializace do současnosti. Sv. 3, Období první Československé republiky a německé okupace 1918-1945. Karolinum, Praha, 219 s.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje. Národohospodářský obzor, VI, č. 4, Fakulta ekonomicko-správní, Masarykova univerzita v Brně, Brno, s. 51-59.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Edice Geographica, sv. 2, Česká geografická společnost, Praha, 165 s.
- MORAVEC, K., ADAMEC, S. (2016): Město Kyšperk – Letohrad v dobách válečných. Kamil Moravec, Letohrad, 195 s.
- MUSIL, F. (2007): Kladsko: Stručná historie států. Libri, Praha, 190 s.
- NAVRÁTIL, M. (2014): Orlickoústecká zastávka slouží jako přestupní uzel. Železničář, 21, č. 8, s. 4.
- NOSKOVÁ, H. (2009): Pohraniční regiony v letech kolektivizace zemědělství. In: VAJDOVÁ, Z. (2009): Místní společenství Orlicka. Sociologický ústav Akademie věd České republiky, Praha, s. 19-37.
- OTÁHAL, M. (2002): Normalizace 1969-1989: Příspěvek ke stavu bádání. Praha. Ústav pro soudobé dějiny AV ČR. 105 s.

- PATOČKA, J. (2006): Železniční tratě Podorlicka. Praha. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, 111 s.
- PETRÁŠ, M. (2017): Obce v okolí dálnice D11: detekce souvislostí mezi socioekonomickými změnami a otevřením nového dálničního úseku. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, 97 s.
- PŮLPÁN, K. (1993): Nástin českých a československých hospodářských dějin do roku 1990. I. Díl. Praha, Karolinum. 302 s.
- SEMOTANOVÁ et al. (2007): Ottův historický atlas: Česko. Ottovo nakladatelství, Praha, 410 s.
- SCHREIER, P. (2009): Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918. Mladá fronta, Praha, 207 s.
- SCHREIER, P. (2010): Naše dráhy ve 20. století: Pohledy do železniční historie. Mladá fronta, Praha, 173 s.
- SKÁLA, F. (1948): Kyšperk – nástin stavebního vývoje města. Alois Otava, Kyšperk, 221 s.
- SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. Sociologický časopis, 39, č. 2, s. 217-234.
- SZAJKÓ, V. (2017): Železnice, pošta a telegraf rakouské armády v letech 1848-1914. Epoque, Praha, 368 s.
- ŠEBELA (2010): Parnická textilní továrna. Ústí nad Orlicí, Oftis, 183 s.
- ŠPAČEK, O. (2012): Česká panelová sídliště: faktory stability a budoucího vývoje. Sociologický časopis, 48, č. 5, s. 965-988.
- ŠTEMBERK, J., JAKUBEC, I., ŠALANDA, B. (2020): Automobilismus a česká společnost, Praha: Univerzita Karlova, Karolinum, 316 s.
- ŠTĚPÁN, M. (1958): Přehledné dějiny československých železnic 1824–1948, Dopravní nakladatelství, Praha, 270 s.
- ŠULC, Z. (1998): Stručné dějiny ekonomických reforem Československu (České republice) 1945–1995. Brno, Doplněk, 120 s.
- TROJAN, E., VAŇOUREK, M. (2010): Tak přísahali: Partyzánský odboj v československém pohraničí v letech 1939-1945. Martin Vaňourek, Mohelnice, 383 s.

TULIS, J. (2011): J. Sodomka: Pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren. Computer Press, Brno, 152 s.

VAISHAR, A. et al. (2009): Orlicko v pohraničí. In: VAJDOVÁ, Z. (2009): Místní společenství Orlicka. Sociologický ústav Akademie věd České republiky, Praha, s. 57-85.

VOREL, J. (1984): 110 let železniční trati Letohrad – Ústí nad Orlicí. Železniční stanice Letohrad, Letohrad, 40 s.

VOREL, J. (1999): 125 let železničního provozu na trati Ústí nad Orlicí – Letohrad – Dolní Lipka, Železničář, 9, č. 33, s. 8.

ZAHÁLKA, V. (1987): 100 let textilní výroby v závodě Perla 03: Ústí nad Orlicí-Kerhartice. Perla 03, Ústí nad Orlicí, 48 s.

## 11.2 Ostatní zdroje

### Archivní prameny:

Ředitelství státních drah v Hradci Králové, (1946): Pamětní kniha ČSD dopravního staničního úřadu Kyšperk. i. č. 612, sign. Národní archiv v Praze.

Státní úřad statistický (1938): Seznam obcí a okresů republiky Česko-Slovenské, které byly připojeny k Německu, Maďarsku a Polsku (stav ke dni 28. listopadu 1938). Státní úřad statický, Praha, 67 s.

Dostupné z: <https://digi.law.muni.cz/handle/digilaw/1151> [2021-02-05]

### Datové zdroje:

Databáze ArcČR® 500 (2021)

Dostupné z: <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-500> (cit. 28. 11. 2020).

ČSÚ (2004): Dojíždka za prací a do škol v Pardubickém kraji (na základě výsledků SLDB 2001).

Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xs/dojizdka-do-zamestnani-a-skol> (cit. 20. 3. 2021).

ČSÚ (2007): Regionální rozdíly v demografickém, sociálním a ekonomickém vývoji České republiky - 2000–2005.

Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/regionalni-rozdily-v-demografickem-socialnim-a-ekonomickem-vyvoji-ceske-republiky-v-letech-2000-2005-n-614mlo9kdv> (cit. 5. 2. 2021).

ČSÚ (2013): Sčítání lidu, domů a bytů 2011: Pardubický kraj. analýza výsledků.

Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ci/scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-pardubicky-kraj-analyza-vysledku-2011-b6m0pq383h> (cit. 20. 3. 2021).

ČSÚ (2019): Dojížděka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů – Pardubický kraj – 2011.

Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-pardubicky-kraj-2011-495rsnt4k4> (cit. 15. 5. 2021).

ČSÚ (2020): Obyvatelstvo: roční řady, Graf 2 Přirozený pohyb obyvatelstva, 1785–2019.

Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo\\_hu](https://www.czso.cz/csu/czso/obyvatelstvo_hu) (cit. 31. 1. 2021).

ČSÚ 2021a: Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2011. Okres Ústí nad Orlicí.

Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20537734/130084150534.pdf/e23ddd53-c554-466e-a60d-28f0d0a21e95?version=1.2> (cit. 28. 11. 2020).

ČÚZK 2021a: Katastrální mapa ČR ve formátu SHP distribuovaná po katastrálních územích.

Dostupné z: <https://services.cuzk.cz/shp/ku/epsg-5514/> (cit. 28. 11. 2020).

Geoprohlížeč ČÚZK (2021): Mapová aplikace pro prohlížení produktů ČÚZK

Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/> (cit. 22. 10. 2020).

SŽ (2021). Správa Železnic. O nás. Železniční mapy ČR.

Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/zeleznicni-mapy-cr> (cit. 2. 11. 2020).

### **Internetové zdroje:**

Atlas Kolejowy Polski, Czech i Słowacji 2021. Historia Linii Kolejowych – Baza Danych.

Dostupné z: <https://www.atlaskolejowy.net/infra/wynik.php> (cit. 13. 2. 2021).

Deník.cz (2017): Zaniklou textilku Perla v Ústí nad Orlicí čeká velká demolice.

Dostupné z: <https://www.denik.cz/bydleni/zaniklou-textilku-perla-v-usti-nad-orlici-ceka-velka-demolice-20170103.html> (cit. 15. 3. 2021).

Dolní Morava.cz (2021): Resort od A do Z.

Dostupné z: <https://www.dolnimorava.cz/> (cit. 18. 3. 2021).

DotaceEU.cz (2021): Projekty před rokem 2014. Operační program Doprava. Elektrizace trati včetně PEÚ Letohrad-Lichkov st.hr., 1. stavba Letohrad (mimo) - Lichkov st. hr.

Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/statistiky-a-analyzy/mapa-projektu/projekty-pred-rokem-2014/1-op-doprava/1-1-modernizace-zeleznicni-site-ten-t/elektrizace-trati-vcetne-peu-letohrad-lichkov-st-h> (cit. 15. 3. 2021).

Pardubický kraj (2019): Krajský úřad: Kancelář hejtmána, aktuality. Od nového jízdního řádu bude Pardubický kraj o víkendu spojen s Polskem přímým víkendovým vlakem.

Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/aktuality/105030/od-noveho-jizdniho-radu-bude-pardubicky-kraj-o-vikendu-spojen-s-polskem-primym-vikendovym-vlakem?preview=archiv> (cit. 15. 9. 2020).

Turistika.cz (2014): Místa: Dolní Morava – Sněžníkovský mramor.

Dostupné z: <https://www.turistika.cz/mista/dolni-morava-sneznikovsky-mramor/detail> (cit. 28. 1. 2021).

### **Zákony:**

Zákon č. 36/1960 Sb., Zákon o územním členění státu.

Zákon č. 320/2002 Sb. Zákon o změně a zrušení některých zákonů v souvislosti s ukončením činnosti okresních úřadů.

Zákon č. 51/2020 Sb. Zákon o územně správním členění státu a o změně souvisejících zákonů (zákon o územně správním členění státu).